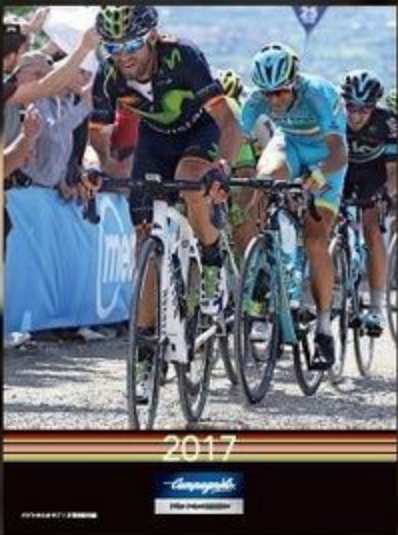
平成28年11月19日発行・発売 （毎月20日発行・発売） 第33巻402号／平成7年2月16日第三種郵便物認可
BiCYCLE CLUB
www.bicycleclub.jp
バイシクルクラブ No.381
2017_ January
1
テクニックで克服できる！
向かい風に負けない走り方
特別付録 1
カンパニョーロ2017
カタログ
2017
ジャパンカップで現役引退
カンチェラーラ独占インタビュー!
Fabian Cancellara
初心者必見
やさしいチェーンメンテナンス
インプレッションで性格分析
25Cクリンチャータイヤ
試乗レポート
あなたのベストモデルがわかる
今、注目の
サイクルトレーナー
日向涼子の「やっぱり坂が好き!」
山梨県・乙女高原
ハシケンのロードバイクエクスプローラー
デローザ・SKピニンファリーナ
for tasty life

BiCYCLE CLUB

●デジタル版は、紙の雑誌とは内容が一部異なり、表紙画像や目次に掲載している記事、画像、広告、付録が含まれない場合があります。
●本誌掲載の情報は、原則として奥付に表記している発行時のものです。

以上をご理解のうえ、ご利用ください。

別府 史之がジャパンカップクリテリウム史上初の2連覇達成!

宇都宮市を舞台に繰り広げられ、過去最高の13万5千人という観客動員数を記録した国内最高峰のロードレース「ジャパンカップ」。
今年はファビアン・カンチェラーラ選手の引退レースでもありトレック・セガフレードにとっては特別な今大会にて、
昨年に続き「マドン」を駆る別府史之選手が世界のトップスプリンターを抑えて史上初となる2連覇を達成いたしました。
またチームは、ジャパンカップ限定となるHigh Vis Yellow(蛍光イエロー)のチームジャージ、フレームで参戦することで、
「被視認性を高めることがサイクリストの安全に繋がる」というABCセーフティーメッセージを発信いたしました。

たくさんのご声援、ありがとうございました!

PROJECT ONE
Hi-Visカーボンロードバイク(完成車/約70万円相当)

Trek-Segafredo
選手サイン入り!
レプリカジャージ

ION 800 &
FLARE R
ライトセット

賞品情報・応募方法等、キャンペーンの詳細は右記QRコードからアクセス!

終了間近!

EDDY MERCKX

さらに剛（つよ）く過酷に挑む。

1970年、ベルギーで行われたエークロというシクロクロスレースがこのモデルの由来。
史上最強のレーサーといわれるエディ・メルクスはこの年、ジロとツールを制することになるのだが、シーズン開始直前に出場したこのレースでは、シクロクロスデビューにもかかわらず、世界選手権6連覇の偉業を誇るエリック・デフラミンクを僅差で破り、「全てのレースで勝利する」という彼の姿勢を体現する勝利となった。

シクロクロス eeklo 70（エークロ 70） 2017モデル

スルーアクスル、フラットマウントを備えたフルカーボンバイク。

DISC BRAKE ディスクブレーキ仕様

オフロードでの直進安定性、反応性の確保に最適なジオメトリー。ブレーキは雨や泥に強いディスク仕様。スルーアクスル、フラットマウントを採用し、トレンドを抑えた仕様。

ブラック/オレンジ

［ULTEGRA DISC完成車］ 価格：359,000円（税抜） サイズ：XXS-XS-S-M-L

レッド/ブラック

［105 DISC完成車］ 価格：319,000円（税抜） サイズ：XXS-XS-S-M-L

アルミフレームにTIAGRA搭載のエントリーモデル。

CANTILEVER BRAKE カンチブレーキ仕様

上位モデルと同じジオメトリーでライダーをサポート。フレームは反応性の良い軽量アルミ素材。ブレーキはトラディショナルなカンチレバー仕様。シクロクロスデビューにおすすめの1台。

ブラック/シルバー/レッド

［TIAGRA完成車］
価格：160,000円（税抜）
サイズ：XXS-XS-S-M-L

FUKAYA 株式会社深谷産業

http://www.fukaya-sangyo.co.jp 〒462-0062 名古屋市北区新沼町150番地 TEL052-909-6201（代） FAX052-909-6212

https://www.facebook.com/1430288840577726/

FUKAYA Blog blog.fukaya-sangyo.co.jp

CONTENTS

BiCYCLE CLUB No. 381

www.bicycleclub.jp

今月の表紙 ➡ 撮影●井上六郎

タイムトライアルで異次元の速さを見せ、世界選手権個人TT4勝、オリンピック個人TT金メダル2回、ツール・ド・フランス個人TT7勝という記録を誇る、ファビアン・カンチェラーラ。そのあまりの速さゆえ、フレーム内にモーターが入っているのではないかと、UCIが疑ったという話は伝説になっている。またクラシックレースでの活躍も際立っており、パリ〜ルーベ、ツール・デ・フランドルなどで華々しい勝利をものにしている。

そのカンチェラーラが2016年のジャパンカップを現役引退レースに選び、再び来日した。本誌では独占ロングインタビューとフォトセッションを通じて、その知られざる素顔と、引退を前にした想いに迫った。その模様はP64からたっぷりとお届けする。

表紙の撮影日はジャパンカップ本レースの翌日朝。選手を引退した解放感から明け方4時まで飲んで騒いでいたらしく、撮影場所に現れたファビアンは、睡眠不足で非常にご機嫌ななめ。だがひとたびカメラが向けられると、笑顔でポーズをキメてくれた。さすがプロフェッショナル、と関係者をうならせていました。

CONTENTS

BiCYCLE CLUB No. 381

www.bicycleclub.jp

表紙のBIKE

トレック・マドン9シリーズ フレームセット
ジャパンカップ限定カラー

67万円(税込)

●フレーム：600シリーズOCLVカーボン ●フォーク：カーボン ●付属品：一体型ステム／ハンドルバー、シートポスト、前後ブレーキキャリパー ●サイズ：500／520／540㎜
問：トレック・ジャパン
www.trekbikes.com
※スペックは表紙写真のモデルとは異なります。ジャパンカップ限定カラーは、日本だけの20台限定フレームセットです。プロジェクトワンで同色は選択できますが、チームロゴの入ったモデルはジャパンカップ限定カラーのみとなるため、プロジェクトワンでは選択できません

ライディング中の被視認性を高めるためのABCコンセプトを推し進めるトレック。ワールドツアーチームである、トレック・セガフレードでも、その安全へのメッセージを発信する。それが、ハイビズ（蛍光）イエローのバイク、ウエア、ヘルメットの使用だ。ジャパンカップでも、チーム全員がこのハイビズカラーとともに走り、被視認性の高さがもたらす安全性をアピールした。さいたまクリテリウムでは夕暮れ迫るなかを、ひときわ目立つ別府史之のバイクがビル街を駆け抜けるのを見て、被視認性の大切さを痛感させられた。そんなチームモデルの限定販売フレームが、この「マドン9シリーズフレームセット ジャパンカップ限定カラー」だ。カンチェになりきりたいなら、急げ！

TEXT：友廣睦（本誌）
PHOTO：村上修子

［1］ブランド10周年のGPSコレクション

LEZYNE/SUPER GPS

レザイン／スーパーGPS　1万6800円（税抜）
問：ダイアテック　www.diatechproducts.com

　アクセサリーブランドとして多くのファンをもつレザイン。創立10周年という大きな節目に発表されたのは、待望のGPSサイクルコンピューターだ。サイコン型5種、ウォッチ型2種のラインナップで、なんと本体価格1万2000円～2万円というリーズナブルさがすごい。

　どのモデルもスピードやケイデンス、心拍、GPSナビ、気圧計、標高、気温などさまざまな情報を表示でき、Eメール通知やSMSテキストも表示可能。ここに紹介する最上位モデルのスーパーGPSなら、勾配表示も可能だ。さらに、サイクリストとして注目したいのが、全モデルでパワー表示ができること。ブルートゥーススマートまたはANT+のセンサーに対して、新しいサイコンの選択肢が増えたのだ。各種センサーやマウントも豊富に展開。12月発売予定だが、早くもヒット間違いなしの予感だ。

SPEC

●サイズ：本体／42.9×67.8×27.5㎜、画面／31.7×40.1㎜　●重量：76g（マウント含まず）　●バッテリー：駆動時間／最長24H　●記録時間：最大400H
●通信規格：ANT+、ブルートゥーススマート

TEXT：友廣睦（本誌）
PHOTO：大星直輝

［２］

進化する最強伝説 王者の新カーボンクリンチャー

新設計のハブは、高いエアロ性能、高剛性、低い転がり抵抗を実現。リアのコグニションハブは空転時にクラッチが非接触状態になる独自のフリー機構を搭載

ZIPP/NSW CARBON CLINCHER

303（写真右）：18万1100円（F/税抜）、23万3200円（R/税抜）
808（写真左）：19万6100円（F/税抜）、24万7100円（R/税抜）
問：インターマックス　www.intermax.co.jp

ワイドリム化。エアロダイナミクスの追求。ブレーキング性能の向上。どれも最近のホイールにはよくある進化だが、王者ジップのそれは、ひと味違う。

NSW（Nest Speed Weaponry）シリーズは、米国インディアナポリスの「NEST（＝巣）」と呼ばれる自社工場で開発、製造される新しいフルカーボンクリンチャーだ。リムに加工されたおなじみのディンプルは、ノコギリの歯を思わせるような配置のABLCソートゥースを採用。ロゴはインプレステクノロジーによって、ステッカーからプリントに変更された。リム表面を流れる層流の剥離を抑制し、ヨー角が大きいときでも徹底した空気抵抗の低減を実現している。アルミリムよりも強力かつ安定したブレーキング性能を誇る、ショーストッパーテクノロジーも特筆ものだ。

リムハイトは4種類を展開。勝利はすでに約束された。

SPEC

●リム高さ：(303)45㎜、(808)82㎜　●リム外幅：26.4㎜　●重量：(303)F/640g、R/785g、(808)F/830g、R/980g　●付属品：ホイールバッグ、クイックリリース、バルブエクステンダー、ブレーキパッド、リムテープ、チューブ

HEAD LINE 1

熱血アクション自転車レース映画「疾風スプリンター」

TEXT：本誌

最近のロードレース映画はL・アームストロングの「疑惑のチャンピオン」など、重いテーマの作品が多かったが、この作品はストレートに痛快だ。大雑把に言うと、自転車版の香港アクション映画に、友情、挫折、努力、勝利というヒット要素をブチ込み、恋愛風味をまぶした、という感じ。同じチームの自転車がメリダだったりセンチュリオンだったりするなど、レースファン目線で見ると突っ込みどころは満載。だが肩の力を抜けば、自転車好きなら絶対に楽しめる作品だ。ゴールスプリントシーンは、理屈抜きで拳に力が入る！

舞台は台湾のプロレースシーン。アシストたちの努力と葛藤がスクリーンに描かれる。俳優たちは身体を鍛え上げ、実際に厳しい自転車の練習をして撮影に臨んだという。それでも落車による事故は絶えず、なんと主要キャストを含む80人もの負傷者が出た。エンドロールで流されるメイキングの事故映像は、この映画がいかに本気で撮影されたかを物語っている。市街地を封鎖して撮影されたレースシーンもド迫力。お薦め！

［あらすじ］チーム・レディエントのアシストであるミンとティエン。チームメイトだった彼らは、やがて別のチームへ移籍。レディエントのエースだったジウォンと3人で激しい戦いを繰り広げる。暴力沙汰やドーピング事件を乗り越えて新結成されたチームで、ミンはジウォンとの一騎打ちに臨む。

『疾風スプリンター』

2017年1月7日（土）より新宿武蔵野館ほか全国公開
公式サイト：shippu-sprinter.espace-sarou.com　公式FB：facebook.com/shippu2017
公式Twitter：@sprinter_2017　配給・宣伝：エスパース・サロウ　提供：ギャガ／新日本映画社

2017年のツール・ド・フランスは デュッセルドルフをスタート!

TEXT：本誌

2017年7月1日にドイツのデュッセルドルフで開幕する第104回ツール・ド・フランスは、山岳の要素が色濃いコースとなった。ベルギーとルクセンブルクを通過後、六角形をしたフランスをジグザグに進み、ボージュ、ジュラ、ピレネー、中央山塊、アルプスを縦走する。フランスの5大山系すべてを上るのは1992年以来のことだ。

21区間の内訳は平たん9、丘陵5、山岳5。うち頂上ゴールはラプランシュ・デ・ベルフィーユ、ペラギュード、イゾアールの3つだ。最難関はナントゥア～シャンベリー間を走る第9ステージ。ピレネーの第13ステージは「距離が100kmと短いのでエース級のアタックが連発し、意外な展開になる可能性も」と有力選手はこぞって警戒する。

3年連続4度めの優勝を狙うクリストファー・フルームが得意とする個人タイムトライアルの合計距離は2016年の54kmから36kmへと減少。それでもフルームは「100回大会となる5月のジロ・デ・イタリアにも出場したいが、やはり最大の目標はツール・ド・フランス。最後のイゾアール峠はまだ走ったことがないが、しっかりと下見をしてベストの走りをしたい」と語った。

ボーナスタイムが3年連続で設定された。集団スタートのステージごとに1位10秒、2位6秒、3位4秒が総合時間から引かれるので、僅差の戦いとなった場合はゴールのつばぜり合いも見ものだ。

これまで数々の伝説の舞台となったイゾアール峠。ゴールとなるのは史上初。写真は2014年

● 2017ツール・ド・フランスのコース

日付	ステージ	コース	距離
7月1日	第1ステージ	デュッセルドルフ(ドイツ)	13km(個人タイムトライアル)
7月2日	第2ステージ	デュッセルドルフ～リエージュ(ベルギー)	202km
7月3日	第3ステージ	ベルビエ(ベルギー)～ロンウィー	202km
7月4日	第4ステージ	モンドルフレバン(ルクセンブルク)～ビッテル	203km
7月5日	第5ステージ	ビッテル～ラプランシュ・デ・ベルフィーユ	160km▲
7月6日	第6ステージ	ブズール～トロワ	216km
7月7日	第7ステージ	トロワ～ニュイサンジョルジュ	214km
7月8日	第8ステージ	ドル～スタシオンデルス	187km▲
7月9日	第9ステージ	ナントゥア～シャンベリー	181km▲
7月10日	休日		
7月11日	第10ステージ	ペリグー～ベルジュラック	178km
7月12日	第11ステージ	エイメ～ポー	202km
7月13日	第12ステージ	ポー～ペラギュード	214km▲
7月14日	第13ステージ	サンジロン～フォワ	100km▲
7月15日	第14ステージ	ブラニャック～ロデズ	181km
7月16日	第15ステージ	レサック・セベラックレグリーズ～ル・ピュイアンブレ	189km▲
7月17日	休日		
7月18日	第16ステージ	ル・ピュイアンブレ～ロマンシュールイゼール	165km
7月19日	第17ステージ	ラミュール～セールシュバリエ	183km▲
7月20日	第18ステージ	ブリアンソン～イゾアール	178km▲
7月21日	第19ステージ	アンブリュン～サロンドプロバンス	220km
7月22日	第20ステージ	マルセイユ	23km(個人タイムトライアル)
7月23日	第21ステージ	モンジュロン～パリ・シャンゼリゼ	105km

▲は山岳ステージ

夜の東京お台場で“ビル”クライムレース開催

TEXT：山口博久（本誌） PHOTO：山口博久／和田八束

ビルクライムとは“ビル”と“クライム”を組み合わせた造語。都内立体駐車場で初めて上りのタイムトライアルが開催された。コースはダイバーシティ東京プラザ駐車場の特設コースで、距離約400m、高低差はビル7階分、約35m、平均勾配9%弱という短かさだ。開催は金曜日の夜、お台場には輪行袋を持ったスーツ姿の参加者が集まった。

レースは2本の登坂タイムの合計で順位を決定する。ただし、2本めに出走できるのは、1本めのタイムの上位15名のみ。そんななか、2本めにトップタイム51秒22を出したダウンヒルライダーの宇津孝太郎さんがエリートクラスで優勝した。

オープン参加のプロロード選手、小林海、石橋学や強豪ホビーレーサー高岡亮寛が苦戦するなか、オープン参加の宮澤崇史さんが唯一49秒台で走った。

「後半勾配のキツくなるところまで足を貯めておき、立体駐車場ならではのコーナーでいかに脚を止めずに曲がるかがポイントですね」と宮澤さん。パワーがあってコーナーが得意なあなた！ 次回大会が開催されたらぜひチャレンジしてみよう！

1／実況は白戸太郎さん宮澤崇史さん 2／「加速なら負けません！」とエリート優勝した宇津孝太郎さん 3／ゲストライダーは小林海、石橋学、宮澤崇史、上野みなみの各選手

￥8,000 +税

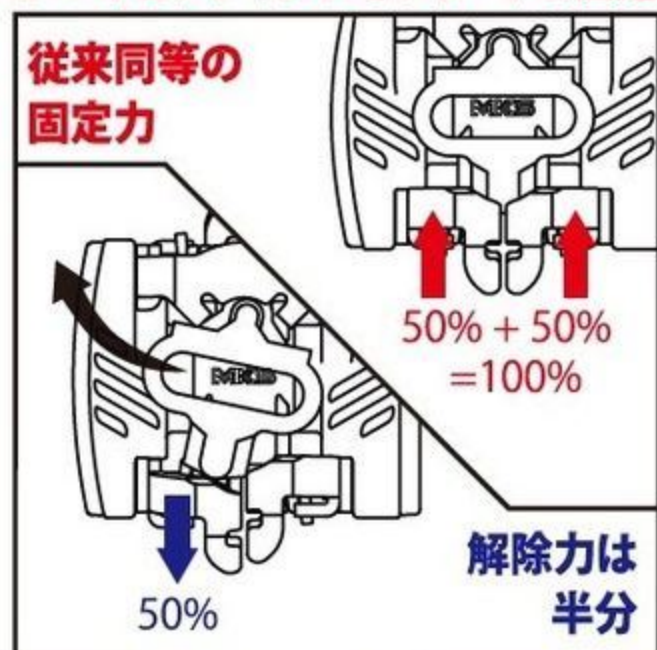
ボディ	踏み面	重量	カラー
アルミ	両面ビンディング	433g	シルバー

2つのビンディングでクリートを固定

解除の際は1つのビンディングが稼働

■ケージをつけることで、さらにキャッチや安定性、コントロール性をUP。

■付属カバーに替えることでより小型・軽量化することも可能。走りのスタイルに合わせて幅広く使用することができます。

付属クリート : MKS US-S
(パーツ価格) ￥1,600/2ヶセット

■特許申請の分割型ビンディング。
固定する際は2つのビンディングで従来と変わらない固定力。はずす際には片側のビンディングが作動することにより、通常のおよそ半分の力で解除することが可能。

■疲労時にも簡単にステップアウトができるので、ツーリングやロングライド、エンデュランスなどの長距離走行に最適です。

■ひざへの負担も軽くビンディングエントリーユーザーや女性の方にもおすすめです。

■MKS オリジナル2つ穴 US-Sクリートセット付属。

■両面ビンディング仕様とクリートガイド設計により、キャッチがしやすくストレスのないステップイン。

■ペダルとシューズの接地面積が広く、回転性能が滑らかなため、安定した効率の良いペダリングが可能に。

■スプリング調整付き。付属3mmアーレンキー使用。

NEW

ALLWAYS

￥5,900 +税

ボディ	踏み面	重量	カラー
アルミ	両面	381g	シルバー

■オフロードからアーバンスタイルまで。
さまざまな(=ALL)用途(=WAYS)で使えることから名付けられた「ALLWAYS」。

■靴を傷めすぎないスパイクピンを使用。
適度に配置されたスパイクピンとアルミボディの突起とのハイブリットにより、強いグリップ力でありながら普段使いの靴でも気軽に使用できます。

■トリプルシールドベアリング採用により、なめらかで高回転性能。快適で効率のよいペダリングが可能に。

■ショットブラスト仕上げでスタイリッシュな外観。

■靴の形状を考慮し、ペダル中心に向かってわずかに凹状になっているコンケーブ設計。これにより足位置を安定させ、ハードなスパイクピンでなくともグリップ力をもたらすことができる。

ジャイアントストア 全国各地で出店拡大中！

TEXT：本誌

10月27日 OPEN

愛知県・一宮市

ジャイアントストア一宮

名古屋に次いで、愛知県内2店舗めがオープン。雄大な木曽川河川敷の景観が楽しめるサイクリングコースが整備される一宮市への出店ということで、岐阜からのアクセスもいい。愛知だけでなく、岐阜に住んでいる人にもぜひ訪れてほしい。

DATA
愛知県一宮市三条字道東80-6　営／11:00〜20:00
休／火曜　TEL.0586-82-0439　http://giant-store.jp/ichinomiya

10月20日 OPEN

福岡県・直方市

ジャイアントストア直方（のおがた）

福岡県内2店舗めは、自然豊かな街、直方にオープン。ストア近くの遠賀川はサイクリングロードの整備が進んでおり、気軽にサイクリングを楽しめる環境が整っている。小さなサイズの試乗車が用意されており、女性にもうれしい。

DATA
福岡県直方市須崎町6-20　営／10:00〜19:00
休／水曜　TEL.0949-22-3428　http://giant-store.jp/nogata

10月28日 OPEN

東京都・港区

ル・サイク新虎通り店

ロードバイクやクロスバイクはもちろん、暮らしをより快適にするデイリーユースの個性的な自転車も多くそろう。便利な自転車の利用促進をかかげ、初心者ユーザー向けの走行会や講習会など、イベントを定期的に行う予定だ。

DATA
東京都港区新橋4-25-4　営／10:00〜20:00
休／日曜　TEL.03-6432-0513　www.cyclespot.net

11月26日 OPEN

広島県・広島市

ジャイアントストア 広島安佐南

広島県内で4店舗めの出店となる。広島市の中心部を流れる太田川近くに位置し、日本の棚田百選に選ばれた「井仁の棚田」やダム湖などを巡る山岳サイクリングルートにもアクセスしやすい。

DATA
広島県広島市安佐南区大町東3-18-18　営／10:00〜19:00
休／木曜　TEL.082-554-2355　http://giant-store.jp/asaminami

Come on! Shonan Bank!

ニューモデルに試乗できる!
湘南バンク・大展示試乗会

ケイリン選手の走りを間近で!
自転車トラック競技デモンストレーション

楽しいステージ盛りだくさん
各種ステージイベント・トークショー

自転車グッズが当たる!
プレゼント抽選会＆場内クイズラリー

ふわふわ、プッシュバイク、縁日 他
お子様向けコーナー

日本でいちばん楽しい自転車教室
ウィーラースクール（同日開催イベント/事前申込制・無料）

湘南グルメを食べつくして、お気に入りのお店に投票しよう!
湘南グルメ☆フェス 同日・同会場で今年も開催!

Wielerschool Japan

ゲスト

宮澤崇史さん
リオモ・ベルマーレ・レーシングチーム監督

永野
お笑い芸人

必見! お笑いステージ

乗る! 見る! 遊ぶ!

"自転車の楽しさ"が全部つまった1日!

湘南バイシクル・フェス 2016 Xmas

in 平塚競輪 湘南バンク

Shonan Bicycle Fes 2016 Xmas in SHONAN BANK

詳しくは公式サイトをチェック!! SNSでも最新情報を配信!!

http://shonan-bicycle.net 湘南バイシクル・フェス 検索

twitter.com/ShonanBICYCLE www.facebook.com/shonanbicycle

開催概要

湘南バイシクル・フェス2016 Xmas

【開催日時】2016年12月10日（土） 9:00～16:00
【会場】平塚競輪場（神奈川県平塚市久領堤5番1号）
【主催】NPO法人 湘南ベルマーレスポーツクラブ
【後援】経済産業省、（公財）JKA、平塚市、（公財）平塚市まちづくり財団、（株）湘南ベルマーレ

お問合せ

湘南バイシクル・フェス事務局（RSJ内）
TEL ▶03-3354-2300（平日10:00～18:00）
MAIL ▶info@roots-sports.jp

この事業は競輪の補助金を受けて実施しています。
http://ringring-keirin.jp

バイシクルクラブ定期購読＋特製ツールケース スペシャルセット!

新規お申し込みでプレゼント!

今バイシクルクラブを定期購読すると、
オリジナルのツールケースがついてくる特別企画実施中!
限定生産品なので、なくなり次第終了。
このチャンスを逃さず
高機能ツールケースをゲットしよう!

TEXT：本誌　PHOTO：柏木ゆり

裏側にもポケット!

小物整理に便利なパーティション付き!

本誌ロゴ入りメタルプレート!

数量限定!お早めに!

詳細はこちら

● Webで　今すぐアクセス!

チャリトク　検索

● スマホで

● お電話で

専用フリーダイヤル

0120-223-223

受付時間：年中無休24時間営業
※月額払いをご希望のお客様はクレジットカードのご用意をお願いします

注意事項

- 定期購読のご契約はFujisan.co.jpとの契約となり、お申込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます
- 代金はクレジットカードでのお支払いとなります
- お届けは発売日前後を予定しておりますが、配送事情により遅れる場合がございます
- 本キャンペーンでのお申し込みは原則として12冊目までは解約できませんので予めご了承ください
- デジタル版は対象外となります

問：雑誌のオンライン書店Fujisan.co.jp カスタマーサポート
http://fujisan.co.jp/cs　または cs@fujisan.co.jp

※写真はサンプルです。ツールケースの形状、色は予告なく変更される場合があります。写真の工具類は付属しません

高剛性と軽さを巧みにバランスさせた山岳バイクのベストアンサー

NO.01

NEW MODEL IMPRESSION

問：ポディウム　www.podium.co.jp

CARRERA

カレラ

山岳コースに対応した軽量モデルとしてカレラのラインナップに新たに加えられたSL7。2016年モデルまで、このカテゴリーには超軽量のSL730とコストパフォーマンスに優れたSL950が用意されていたが、2017年はひとつのモデルに統合された。与えられた名前もスーパーライトを示す「SL」と、2017年を意味する「7」を組み合わせたものだ。

SL7はフレーム単体で730gの軽さを誇ったSL730の後継モデルでありながらも、重量は900gと増加している。しかしこれに対しては明確な理由づけがなされている。ただいたずらに数値的な軽さを求めるのではなく、ライダーのペダリングパワーをフレームからタイヤへと伝達するために最適化された剛性を確保したのだ。さらに剛性を高めたことでクライミングの後のダウンヒルで必要とされるハンドリングなどの安定性も増している。クライミングバイクに求められる要素を総合的に追い求めた結果こそが、表面的な重量増として表れているに過ぎない。

フレームに用いられるカーボン素材は東レのT800・HS60TとグラノックのSHM XN60をミックスしたもので、ともに60トングレードの高弾性素材だ。シンプルな形状のチューブを基本としながらも、細部に楕円形状を用いることで、ねじり剛性が高められている。これだけのハイスペックを与えられながらも、前作のミドルグレードであるSL950を下まわる価格を実現したことも、ユーザーにとってうれしいポイントだ。

フレーム重量が増したとはいえ、試乗車のスペックでペダルレス6・4kgとUCI規定を下まわる軽さを実現した。ロードバイクとしてコンプリートされた状態での性能向上こそ、カレラがSL7に導き出した、クライミングバイクの答えだといえる！

IMPRESSION

高剛性によって研ぎ澄まされたレース性能

まず乗り出して感じたのは前輪が主導して走っていけるバイクであるということ。全体的に腰を常に後方に残すことが、このバイクを操るうえで重要だ。フレームは高い剛性をもっておりパワーをかけたぶんだけ加速し、いい意味で遊びがなくレスポンスに優れる。高剛性のバイクが好みのライダーに最高の相棒となる。

ハンドリングについても前輪が主導する印象であり、クイックな特性だ。とくに走り始めの低速時やクライミングで影響を受けやすいが、つねにまっすぐ走らせることを意識すれば気にならなくなる。またスラローム的な走りでは前輪のグリップを感じやすいので安心感もあるが、曲がりだしてすぐにグリップが一気に増す特性があるので慣れが必要でもある。

クライミング時のシッティングではスピードを維持するため高ケイデンスでくるくると回していくのが向いている。ダンシングでは前荷重が多めになると前輪からジャァっと音がタイヤから聞こえるくらい、フロントへの加重が大きくなるので、腰を高い位置で後方に残すことで軽さが続く。また左右の振り幅も大げさになってしまうとタイヤが過剰にグリップしてロスとなってしまうので、小刻みなダンシングのほうが前へと進む感じがある。

振動吸収性においては、ゴツゴツ感は感じられるが角は取れているフィーリングで、現代のカーボンレースバイクというものだ。全体的に評価すると、高剛性かつレスポンスに優れる乗り味のバイク。操ることの技量こそ求められるが、スキルとマッチさせればこの上ない武器となるバリバリのレースバイクだ。

IMPRESSION RIDER: 鈴木雷太
元MTBクロスカントリー全日本チャンピオンで、シドニー五輪代表の経歴をもつ。ロードレースの経験も豊富で、数多くのバイクをインプレッションしており、ニュートラルな視点からバイクを評価できる。

TEXT：猪俣健一／鈴木雷太　PHOTO：猪俣健一

SL7

SL7／25万円（フレームセット／税抜）

■フレーム：T800HM-HS 60T SHM XN60 special nano　■フォーク：FF43 カーボン 60HM 1K 1-1/8"- 1/4"　■コンポーネント：カンパニョーロ・スーパーレコード　■ハンドル／ステム：FSA・Kフォース／ OS99　■サドル：サンマルコ・コンコールレーシング カレラ　■ホイール：カンパニョーロ・ボーラウルトラ 35　■タイヤ：ハッチンソン・フュージョン5ギャラクティック　■試乗車重量：6.4kg（XS）

2

4　3　1

1／振動吸収性のために薄く成型されたシートステー。さらに効率的なペダリングのため、シートチューブの外側に接続してねじり剛性を高めた　2／動力伝達に重要なポイントとなるダウンチューブは、大径の角断面形状を採用した　3／チェーンステーは左右非対称形状を採用して、ドライブ側の剛性を高めた。エンド部分までカーボン一体成型とすることで、軽量化にも貢献している　4／ BBはBB86プレスフィット規格により、ダウンチューブからチェーンステーまでボリュームを維持してパワーロスを最低限にとどめた。対してシートチューブは細身で、シッティング時のフレックス性を高め、ライダーの疲労軽減に貢献する

ビモータと共同開発したオートクレーブによるフラッグシップモデル

イタリアの中堅ブランドとして創業者のスピリットを受け継ぎ、確かな存在感を放つグエルチョッティ。イクリプス64・14は創業50周年の節目を記念したモデルで、最新のテクノロジーを惜しげもなく投入したフラッグシップレースバイクだ。同社がバイクを供給するCCC・スプランディ・ポルコビチェやモビスター・チーム・アメリカのライダーからのフィードバックを受けて開発されている。パートごとに成型したパーツをそれぞれ組み合わせる通常の製法ではなく、フレーム全体を高密度で成型するオートクレーブ製法を採用しているのが最大の特徴といえる。

大規模な設備を必要とするオートクレーブ製法のために、同社が協力を要請したのが、同じイタリアのハンドメイドモーターサイクルメーカーであるビモータ社だ。ビモータ社は、マスプロメーカーが絶対的に優位なモータサイクルの分野において、独創的な発想と技術を武器に、優れた製品を生み出しており、分野こそ違えども情熱をもったメーカーだ。両者のコラボレーションがイクリプス64・14を生み出したのだ。これによって強度と剛性、振動吸収性を高次元でバランスさせ、同時にイタリアンバイクのスピリットともいえる、造形の美しさも手に入れている。

3種類の特性の異なるカーボン素材をミックスさせたフレームは、機能美という言葉がよく似合う形状が与えられる。ヘッドチューブからダウンチューブにかけて、デザインのアクセントともなるリブを設けたチューブ形状によって横剛性を強化。特徴的なシートステーのベンド形状は、振動吸収性にも配慮したものだ。ヘッドチューブと一体化したフォークデザインや、面でクランプする独自のシートポストマウントは空気抵抗の軽減にも寄与する。多面的に隙のない仕上がりはフラッグシップにふさわしいものだといえる。

NO 02

NEW MODEL IMPRESSION

問：ミズタニ自転車　www.mizutanibike.co.jp

GUERCIOTTI

グエルチョッティ

IMPRESSION

タフなシチュエーションで踏める頼りがいのあるバイク

ペダリングに対して感じられるハンガー部の動き、つまりウィップのコシがしっかりしていて、自然とギヤがかかっていってしまうほどエネルギッシュな乗り味のバイクだ。コーナーから立ち上がった直後の踏み込みのタイミングなどで絶妙にハマる感覚がこのバイクの魅力だといえる。

走りの印象がしっとりと滑らかなのに、まったくダルさをみせず、キビキビとハイトルクの入力やダッシュの振りに呼応してくれる絶妙な剛性バランスを実現している。これは3種類の異なるカーボンファイバーを適所に織り交ぜて配置したことによる効果であろう。この乗り味は長時間にわたる走行でとくにメリットとなるもので、脚に疲労が蓄積した状態でも、過度な負担を与えることなく、ライダーのポテンシャルを引き出してくれる。

実際のレースで遭遇する、2度3度と周囲の選手のアタックに反応しなければならないような場面でも、速度域の変化に対して的確にバイクがなじみ、すぐに自分のリズムに集中して対応することができる。

ハンドリングもレースバイクらしく機敏な動きに対応できる運動性能が与えられており、コーナリングでは全速度域で狙いどおりのラインをトレースすることができる。剛性が高められたヘッドまわりも良好に作用して、クライミングパートでも反応性に優れた走りを可能としている。

総評としては純然たるレースバイクという印象だ。どんなコースにも万能に対応できる性能が光る名車だといえる。

IMPRESSION RIDER: 管洋介

群馬グリフィン所属で競技歴19年のベテランロード選手。最先端レース機材としてのハイエンドカーボンバイクはもちろんのこと、アルミやスチールなど金属素材のバイクの楽しさも知る。ライダーと同時にカメラマンとしても活動し、本誌にはさまざまな形態で関わっている

TEXT：猪俣健一／管洋介　PHOTO：猪俣健一

ECLIPSE64-14

イクリプス64-14／54万円（フレームセット／税抜）

■フレーム：3K T300Jカーボン、UD M30Sカーボン、T700Gカーボン　■フォーク：カーボンモノコック　■コンポーネント：シマノ・デュラエースDI2　■ハンドル／ステム／シートポスト：デダ・ゼロ100　■サドル：SMP・ドラコン　■ホイール：シマノ・WH9000-C35-CL　■タイヤ：コンチネンタル・グランプリ4000S II　■試乗車重量：6.9kg（S）

2

4　3　1

1／幅広のモノステーは横剛性を確保するとともに、角度変化をつけることで、振動吸収性も高められている。埋め込まれるのは50周年記念モデルであることを意味するプレートだ。また面でクランプする独自のシートクランプを採用する　2／トップチューブからダウンチューブにかけて、連続的にリブを設けた形状で横剛性を確保した。ヘッドまわりと一体的なデザインのフォークによって空気抵抗を軽減する　3／エンド部分までカーボンで一体成型することで軽量化に貢献する。ハブとクイックレバーの接触面にはアルミを埋め込んで耐久性を向上させた　4／剛性を最適化したハンガー部。BB規格はプレスフィットBB86

リブパワーシステム採用のフラッグシップロード

ジャパンブランドとしてカーボンバイクをはじめ、アルミやチタン素材にも取り組むエヴァディオ。カーボンフラッグシップのヴィーナスシリーズは2008年に初代モデルが誕生し、モデルチェンジしながらその性能を高めてきた。新たに誕生したヴィーナスRSは、2011年のヴィーナス01以来のニューモデルだ。前作から一新したフレーム形状はエアロダイナミクスも意識したシルエットが与えられている。

初代モデルから続くヴィーナスシリーズのキーテクノロジーがチューブ内部にリブを設けて剛性を高めたRPS（リブパワーシステム）だ。わかりやすくいうとフロントフォークとダウンチューブ断面を日の字形状とするもので、剛性と軽さを両立。新作のヴィーナスRSについても例外なく採用されている。

RPSにより高められるのは高速安定性であり、とくに下りで効果を発揮する。高速のダウンヒルにおいてもフォークに安心して身をまかせることができる。

さらにRPSによってダウンチューブのしなりを軽減することで動力をムダなくドライブトレインに伝達することを可能にした。言い換えるとペダリングに呼応するようにレスポンスよくバイクを前へと進めてくれる性能が与えられたのだ。

レースバイクとして求められる性能を最大限に発揮するヴィーナスRS、その優れた加速性能はダッシュを繰り返すクリテリウムでもその能力をいかんなく発揮する。さらに安定性の高さを生かして、ロングライドやトライアスロンでも快適に走ることができる。

前述したエアロダイナミクスを意識したシルエットや、Di2など電動コンポーネントへの対応など、トレンドを盛り込み、さらに性能を高めて生まれ変わったヴィーナスRS。6年の時を経て独自のコンセプトを維持しつつ、確かな進化を果たしている。

NO 03

NEW MODEL IMPRESSION

問：エヴァディオ　www.avedio.net

AVEDIO

エヴァディオ

IMPRESSION

剛性が巧みにコントロールされたレーシングバイク

ハイボリュームのフレームから視覚的に受けるイメージよりも、やさしさのある乗り味をもつバイクだ。とはいえリブパワーシステムの恩恵であろうかフレームには、つんっと張った感じのフィーリングがある。

ペダリングにおいて、横方向へのウィップを感じるが、フォークコラムをはじめとしたヘッドまわりは強靭であり、ハンドルの振りを強くして腕の力を使って走っていこうとすると、フレーム後方が若干遅れる感じがある。このバイクには振り急がず、力をかけていく走りがマッチしている。そうすることでフレームのねじれが加速につながり、よく進んでくれる印象へと変化する。

振動吸収性については、ハンドルまわりの硬さが走りに好印象を与える半面、フォークからの突き上げが強めであり、段差など予測される振動には上半身を積極的に使って抜重していったほうがいい。

ハンドリングはクイック気味でグッと切れ込んでいくシャープな挙動がレースバイクらしい。複合コーナーの切り返しなどでもダイレクトで素早い動きが可能だ。

クライミングでは、ウィップを的確に生かして上っていくのがベストだ。フレーム自体は脚へのやさしさもあるので、リズムよくギヤを使って走るパートと、ウィップを利用して踏んでいくパートをそれぞれ意識していきたい。これによって疲労が蓄積してくるレース後半でも、ゴールへの余力を残しながら走っていくことができる。全体的には、レースバイクとして優れた性能をもつバイクだといえる。

IMPRESSION RIDER: 鈴木雷太

TEXT：猪俣健一／鈴木雷太　PHOTO：猪俣健一

VENUS RS

ヴィーナスRS／27万8000円（フレームセット／税抜）、37万8000円（105完成車／税抜）

■フレーム：カーボン　■フォーク：カーボン　■コンポーネント：シマノ・アルテグラDI2　■ハンドル／ステム：エヴァディオ・ライトドロップハンドルクラシック／エヴァライト　■サドル：エヴァディオ　■ホイール：エヴァディオ・RS25　■タイヤ：コンチネンタル・グランプリ4000S II　■試乗車重量：6.8kg（460㎜）

1／ハンドリング性能を高めるためのテーパードヘッドを採用したヘッドチューブは、十分なボリュームが与えられた　2／プレスフィットBB86を採用して、ダウンチューブを大径化。チェーンステーまで連続した形状とすることで動力伝達性能を高めている。ダウンチューブはエアロ形状にシェイプされ空気抵抗も軽減している　3／パワー伝達のチェーンステーから、振動吸収性のシートステーをシームレスにデザインしたエンド部分　4／振動吸収性を高めるために、上下方向に薄く成型し、トップチューブに直接接続されたシートステー。翼断面形状のシートチューブとシートポストを新規採用した

舗装路からグラベルまで対応するエンデュランスロード

NO 04

NEW MODEL IMPRESSION

問：グローブライド　www.focus-bikes.jp

FOCUS

フォーカス

グランツールの舞台で磨かれたロードバイクをはじめ、シクロクロスやMTBまで多岐に渡るラインナップをドイツから展開するフォーカス。オールジャンルのバイクで培った経験と技術力を生かして誕生したニューモデルがパラレーンだ。

エンデュランスロードのカテゴリーに位置づけられるバイクであり、舗装路の走行性能は純然たるロードバイクにも匹敵する性能をもち、オフロードにも対応できる走行性能も与えられている。目的ごとにバイクをカテゴライズすることさえ否定してしまうように、さまざまな条件下を1台のバイクで走りきることができるのがパラレーンの強みだ。

パラレーンのフレームには新たに専用設計されたジオメトリーが用いられる。単純にアップライトなポジション構築のためにヘッドチューブを延長するだけでなく、BBドロップをレースモデルよりも5㎜下げた75㎜に設定、さらにフォーク長を伸ばしている。これにより、スタックが長く、リーチが短くなったことで、快適なポジションをとることができる。同時にBB位置を下げたことによる低重心化で安定性を向上、フォークを伸ばしたことで35㎜幅のタイヤを使用可能なクリアランスも確保している。

有限要素解析を用いて快適でパワーロスを抑えたカーボンフレームは、ロードバイクに匹敵する907g（54サイズ）の軽さを実現。悪天候時の走行に備えてフェンダーの取り付けも可能とした。これらの走行性能をバックアップするため、ディスクブレーキをアッセンブルし、条件を問わず安定した制動力とコントロール性能を備えた。フォーカスが特許をもつ素早いホイールの着脱が可能なR・A・T・エボ スルーアクスルシステムも安定感の向上に貢献している。パラレーンは、あらゆる面で隙のない新機軸バイクとして仕上げられている。

IMPRESSION

快適性に優れながらもロードバイクの楽しさは健在

IMPRESSION RIDER: 管洋介

フォーカスによる路面状況を選ばない新機軸ロードバイク。走り出してまず感じられるのが、安定感に優れた乗り味だ。BBドロップ75㎜の低重心と、長めに設定されたチェーンステーを採用した効果は確実に表れていて、安定感と高い快適性を作り出している。同時に絶妙に味付けされた余裕のあるステアリングフィールと、ライド時の視界の広さを生み出すロングフォークもいい仕事をしている。

オンロードの走行では、このバイクの方向性からは意外とも思える、やや硬めの乗車フィーリングがあり、直進性が強めの味付けによりワイドタイヤの走行感をシャキッと整えてくれる。心配していたのは低重心のバイクにありがちなパイプが過度にしなることで生まれるダルさだったが、こちらは微塵も感じることができなかった。それでいてフレームの形状やシートポストなど、随所に備えた振動吸収機構がライディングを快適にしてくれる。つまりパワー伝達と振動吸収が明確に区分けされて仕事をしている印象だ。

オフロードでも走ってみたが、オンロードで感じたキリッとした硬さが路面状況を的確に捉えてくれる。同時に振動吸収性の高さによる快適性も同居しており、油圧ディスクブレーキの採用によるなめらかなブレーキタッチは、正確なバイクコントロールを導いてくれる。

全体的に安定感が高いのに、ロードバイクの楽しさであるバイクを操る感覚はしっかりと残されている秀逸な乗り味のバイクだ。フォーカスが提案する新しいバイシクルライドライフは、この「パラレーン」がリードしていくだろう。

TEXT：猪俣健一／管洋介　PHOTO：猪俣健一

PARALANE 105

パラレーン105／39万8000円（完成車／税抜）

■フレーム：カーボン　■フォークカーボン：　■メインコンポーネント：シマノ・105　■ハンドル：コンセプト　■ステム：コンセプトCPX　■サドル：フィジーク・アリアンテR5　■ホイール：フルクラム・CEX 7.0 DB　■タイヤ：シュワルベ・ワン 28C　■試乗車重量：8.3kg（51）

1／フォークは先端を細くシェイプした形状を採用して、ハンドリングの安定感と振動吸収性を両立させている。ディスクブレーキはフラットマウントキャリパーを使用する　2／パワー伝達に重要なダウンチューブはボリュームを確保した。振動吸収性を高めるため、シートチューブは前後に薄い形状に成型される。BBは大径のプレスフィット30とした　3／チェーンステーは後方で振動吸収を高めるため、薄扁平形状を採用している　4／35㎜タイヤを使用可能なクリアランスを確保したシートステー。振動吸収効果を得るために、こちらも上下に薄い設計。シートポストは振動を良好に吸収する25.4㎜径だ

テクニックで克服できる！

向かい風に負けない走り方

サイクリストにとって向かい風は大敵だ。風が強くなると、とたんにスピードが落ちて苦しくなってしまう。でも、風を上手にかわすフォームと賢い走り方を身につければ、これまで苦しんできた冬のロングライドが楽しくなる！

TEXT：ハシケン／菅洋介　PHOTO：井上六郎　ILLUST：SOHE

風速計でも風速はわかるが、高速道路や工事現場にある吹き流しでもわかる。吹き流しが横向きになっていたら風速10m/s以上と、風が強いことがわかる

ステーションライドで“風の苦しさ”を検証！

風速5m/sはかなりキツイ

**木枯らしが吹き、風のキツイ季節がやってきた。
ということで、ここではまず「風」について知っておこう。
事前に風速と風向を知ることで対策ができるからだ。**

TEXT：山口博久（本誌）／管洋介　PHOTO：山口博久（本誌）／後藤武久　ILLUST：SOHE

思ったより
前に進まない

速いライダーはやっている まずは風に敏感になろう

冬でも比較的暖かい南房総の海沿いエリアは、強い風が吹き付けることでも有名だ。

11月5日、本誌編集部員全員で走ったステーションライド南房総では、風速10m／s近い風が吹くなかを走ることになった。参加者は風に慣れたベテランライダーから、初めて強い風のなか走りましたというビギナーまでさまざま。初めて強風のなかでのロングライドを経験した参加者に聞くと、ここまで風の影響があると思っていませんでしたという声も多かった。風が強いと思っている以上に進まないため、予定どおりに走ることができず、焦ってしまう。

今回の特集ではそんな向い風のなかでどう走ればいいかを検証していく。どうも速く走るライダーほど、この風に対して敏感な傾向があるようだ。というのも速度が上がれば上がるほど、風の影響が大きくなるからだ。

「風速5m／sでもけっこう影響大きいですよ。風が強いときはハンドルの持ち方を工夫したり、ペダリングもていねいにします」とは今回のゲストライダーの管洋介さん。たとえば30km／hで走るときに5m／sの風が吹いたとすると、無風だったら40km／h出せるのと同じパワーで走ることになる。この影響はかなり大きい！

よく風の強さを示す値として風速が使われるが、P35にあるようにのぼりの角度でわかる。ちなみに気象庁によると10m／s～15m／sの風は「やや強い風」と表現され、10m／sを越えると強風注意報が発令されるレベル。ちなみに風速10m／sにもなると、無風なら40km／s出せる力で走っても21kmにしかならない。

ステーション
ライドで
みんなに風について
聞いてみた

ヒラクさん（左）管さんに教わった楽な下ハンの持ち方で向かい風でも余裕ができた。カモさん（右）一人で走るときにカカトで円を描くというのを習って試したら楽になりました

佐藤保大さん（左）「風のつらさを初めて実感しました」。柾田宏幸さん（右）「風の強いときは下ハンドルです」

風は1日でも大きく変わっている

風は刻一刻と変化していく。これは11月5日9時の房総半島の風向きと風速。今回走った館山は朝のうちは西よりの風だったため、出だしは追い風となり、快調な走りだしだった

17時には館山は南寄りの10m/sを越える風(青矢印)に変わった。このため、午後になるほど風が強くなり、ステーションライドでは向かい風のなかを走ることになった

ING FORM

ブリヂストンサイクルに聞く。空気抵抗とフォーム

ライディングフォームで風に勝つ！

**自転車における抵抗とは具体的にどのようなものなのだろうか。
さらに、スピードの変化や風の強さによって、どのような現象が起きているのだろうか!?**

TEXT：ハシケン（本誌） PHOTO：長谷川徹／管洋介 ILLUST：SOHE

空気抵抗を減らす近道はライダーのフォームにある

「抵抗」は「負荷」と言い換えることができる。向かい風という負荷に対して、頑張って自転車を進めようとすることは、エンジンの性能（身体）にかかる負荷を無視して、アクセルを踏み続けているような状況だ。短時間であれば耐えることができても、長時間にわたって向かい風を受けながら走るシーンでは、頑張り続けていると身体の限界がやってくる。ロングライドでは、向かい風に対して、フォームやペダリングを工夫して身体への負荷を小さくすることが大切になってくる。

ブリヂストンサイクルでスポーツ車の設計を手がける春日伸敏さんは次のように話す。

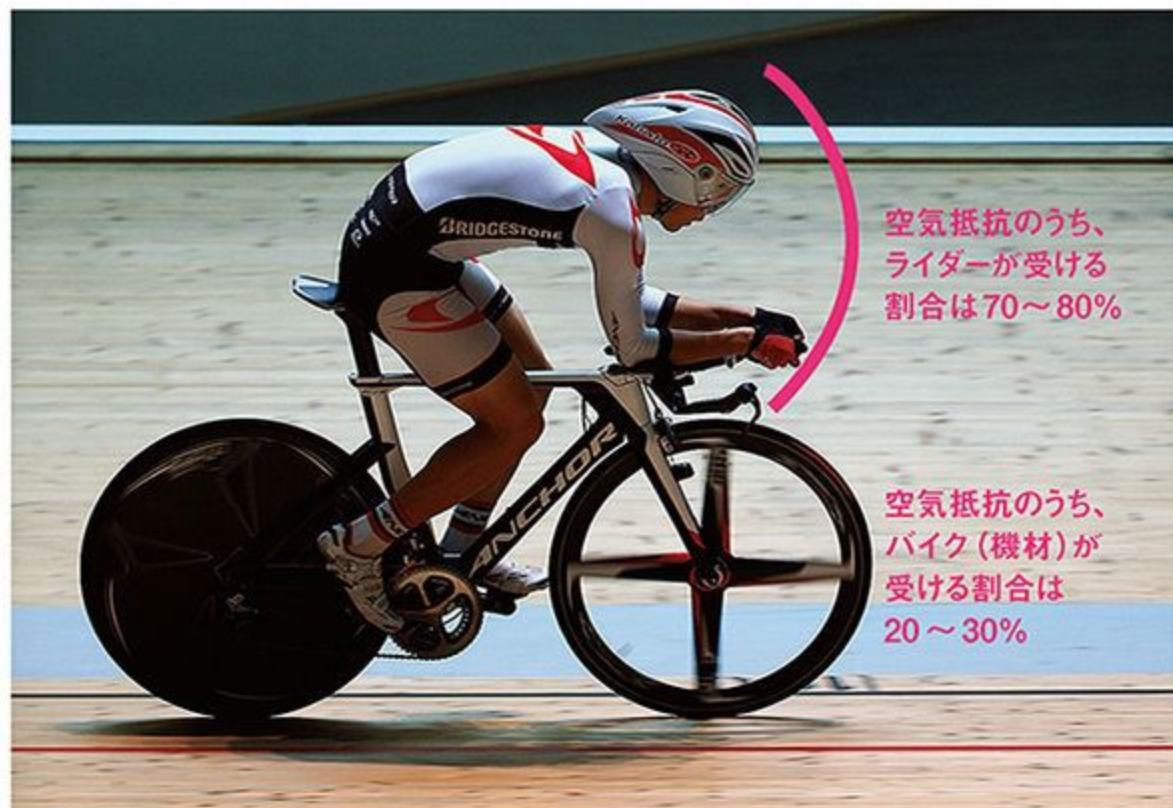
「抵抗のなかでも、空気抵抗がパフォーマンスに大きく影響することは広く知られていると思います。空気抵抗が占める割合は、走行環境によっても変わってきますが、全抵抗の大部分を占めているというデータが出ています。さらに、その空気抵抗は、ライダーのフォームと機材を工夫することで減らすことができます。ポイントは、空気抵抗のうちライダーが受ける抵抗が80％以上にも達することです。つまり、レースシーンだけでなくロングライドでも、フォームなどを工夫して空気抵抗を減らすことが速く楽に走るための近道です」

空気抵抗が一番の負荷です

PROFILE

ブリヂストンサイクル・春日伸敏さん

長年、軽快車部門のオリジナル製品の開発に携わり、空気ミハル君やエンジェルシートなどを世に送り出す。2010年よりスポーツ車設計部で、フラッグシップロードのRMZやRS9などの開発を行っている

CHECK

空気抵抗

ライダーがもっとも大きな抵抗になる

総走行抵抗のうち、空気抵抗の占める割合は高い。そのうちライダーが受ける抵抗は70～80％を占める。つきつめて考えると、残り20～30％の抵抗を減らすための機材の改良は重要だが、一般的にはまずはライダー自身のフォームを工夫することが先決だ

空気抵抗をいかにして減らすか!

⊏ CHECK ⊐

総走行抵抗とは?

総走行抵抗とは、空気抵抗、重量抵抗、勾配抵抗を含めた、すべての抵抗の総称だ。このうち、それぞれの抵抗の割合は、走行環境によって変化する。たとえば、路面状況が悪ければ、転がり抵抗の割合が大きくなる

空気抵抗

すべての抵抗のなかでもっとも影響の大きな抵抗要因。速度が高くなるほど、その抵抗が占める割合は大きくなる傾向にある

重量抵抗

地面に対する重力によって抵抗が発生する。ライダーとバイクの重量に比例し、勾配抵抗と密接に関係してくる

駆動抵抗

動力が伝わる過程でチェーンやベアリングなど機材どうしが接触するときに発生する抵抗

転がり抵抗

路面と接するタイヤの回転時に、推進方向とは逆に発生するエネルギーロス（抵抗力）。路面状況や空気圧と密接に関係する

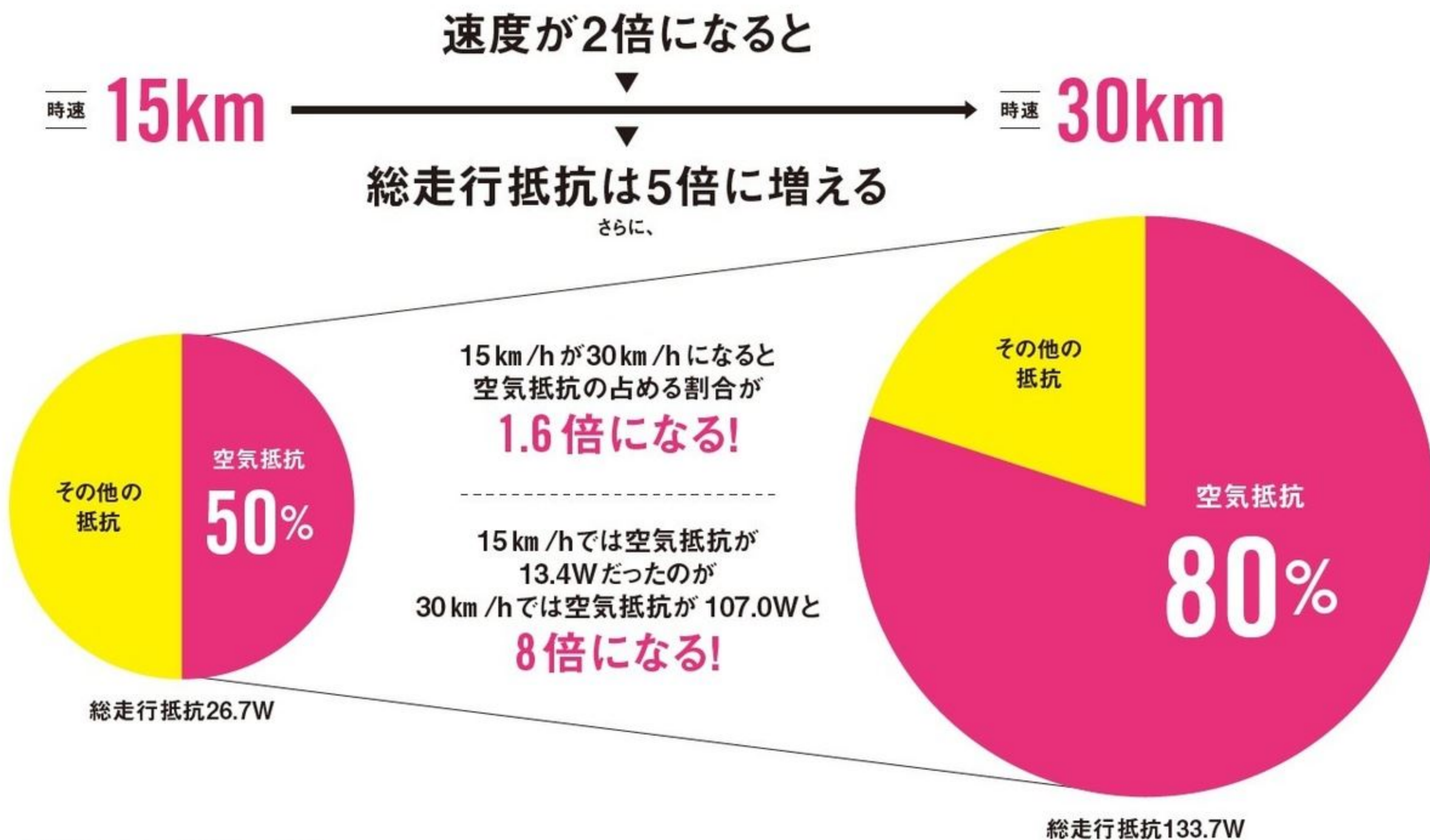
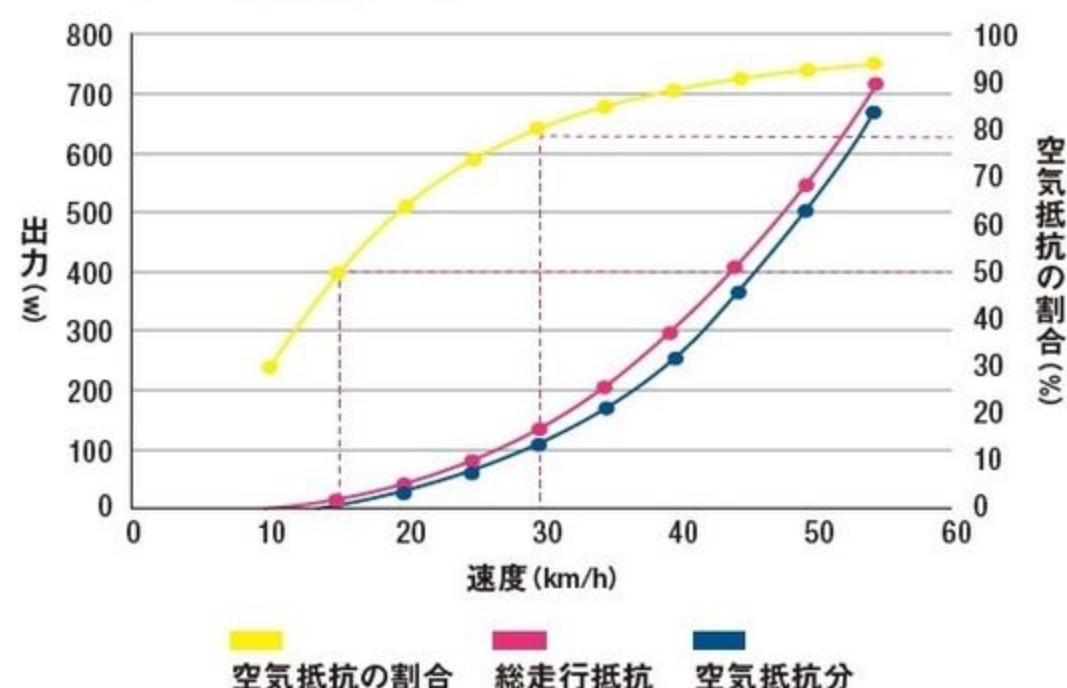
勾配抵抗（登坂抵抗）

自転車とライダーの総重量と路面の傾斜角によって変化する抵抗。重量が増すほど勾配抵抗は大きくなる

比較

速度が上がるほど空気抵抗の影響が大きい

スピード2倍で空気抵抗は8倍以上!

「速度変化による空気抵抗の割合」のグラフを見ればわかるが、空気抵抗は速度の２乗に比例して大きくなるため、速くなればなるほど、もしくは向かい風が強くなればなるほどその影響が大きくなる。このため30㎞/hでは総走行抵抗のうち80%を占める空気抵抗のためにライダーの力が使われている。さらに40㎞/hでは90%が空気抵抗となる。

速度変化による空気抵抗の割合
（BSC中西、算出データ）

走行スピードによって、自転車に関わる抵抗の割合は変化する。たとえば、時速15㎞から時速30㎞へとスピードが2倍に上がると、空気抵抗や転がり抵抗などを含む総走行抵抗は5倍になる。ポイントは、時速15㎞のときに占める空気抵抗の割合は50％ほどだが、時速30㎞になると80％に増えることだ。つまり、速度が上がるにつれて、総走行抵抗のうちの空気抵抗の割合が増えていく。

このことは、速度が2倍（時速15㎞から時速30㎞への変化の場合）になると、そのときの空気抵抗は8倍以上になることを示している。20～30㎞／hのロングライドでも、いかに空気抵抗を減らすことがカギになってくるかを理解できるだろう。

向かい風に強くなれば、ロングライドが楽しくなる! ➡

⊏ TECHNIQUE ⊐

向かい風はヒルクライムと同じ状況 ケイデンスを下げよう!

速度によっても空気抵抗による負荷は変化するが、風の強さによってもライダーが受ける負荷は変わる。冬のロングライドで、ライダー（体重60kg・自転車重量8kg）が、風速8m（木枯らし）を受けながら20km/hで走る状態では、勾配4%の坂道を上っている状態だ。同条件で15km/hなら勾配6%の坂と同等となり、ライダーにかかる負荷は大きい

坂と同じ負荷がかかる

ひらすら上り坂で頑張り続けているような状態

平地で冬の木枯らし（風速8m）を受けて走り続ける ＝ 傾斜 6.0%の上り坂を走り続けている

向かい風を感じてもギヤを変えなければ、トルクが高まり筋肉への負荷が高まる。無理にスピードを維持しようとするのではなく、風や傾斜など走行環境を複合的に考えて、ケイデンスが落ちすぎたらギヤを下げ、高すぎるようならギヤを上げて調整する。ヒルクライム同様に、ロングライドでもシフトチェンジを意識したい

風速8mの負荷を体験中？

平地で風速0mの環境下で時速30km走行を想定

アンカーラボでハシケンが体験!

坂で頑張りすぎると苦しくなるように、向かい風のときも頑張りすぎると苦しくなる!

向かい風や上り坂では、平地のときのように慣性が働かないため、ケイデンスが落ちやすい。ロングライドで風が吹いているときは、いつもよりも低めのケイデンスで走ることを意識したい。向かい風では高いケイデンスのままでは次第に身体がつらくなってしまうので注意しよう。向かい風のときの適正ケイデンスはおよそ60〜80回転を目安にしたい。

実践

4つのフォームを使い分けて
風に負けずにラクに走り続けよう!

空気抵抗を減らすためには、前面投影面積が小さく、かつパワーを出しやすいエアロフォームの習得が必須だ。4つのフォームの特徴を知ろう。

上半身の使い方次第で、空気抵抗は小さくすることができる。空気抵抗を小さくしながら、ロングライドで必要なミドルパワーを出し続けられるエアロフォームをブリヂストンサイクルの藤田晃三さんにアドバイスしてもらった。

「長時間走り続けるロングライドでも姿勢を低くして空気抵抗を減らすエアロフォームは大切です。エアロフォームを作ることで、ノーマルフォームと比べて空気抵抗を2割ほど減らすことができます。このとき、あえてハンドルのドロップ部分を握る必要はありません。ドロップ部分を握ることでパワーは出しやすいですが、長時間その姿勢をキープするためには強い体幹が必要なので、ブラケットポジションのままでヒジを深く曲げたエアロポジションを作りましょう。ドロップ部分を握るよりリラックスできフォームが維持しやすいはずです」

姿勢は楽でも抵抗は大!

A
ブラケットでのノーマルフォーム

もっともラクな姿勢で、長時間キープしやすい基本フォーム。しかし、ライダーが受ける風の抵抗は増すため減速しやすい。ロングライドでは風がないときのリラックスフォームとして利用したい

4つのフォームの特徴を比較

D	C	B	A	
ブラケットでのエアロフォーム	下ハンドルでのエアロフォーム	下ハンドルでのノーマルフォーム	ブラケットでのノーマルフォーム	
小さい	小さい	大きい	とても大きい	空気抵抗
比較的長時間取りやすい	長時間は取りにくい	比較的長時間取りやすい	長時間取りやすい	フォーム
最大出力は出しにくいが、ミドルパワーを持続しやすい	最大出力は出しやすいが、ミドルパワーを持続しにくい	パワーは比較的出しやすい	最大出力は出しにくいが、ミドルパワーを持続しやすい	パワー
◎	△	△	△	

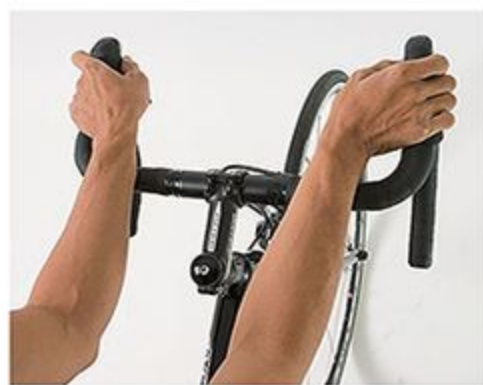
空気抵抗の小さなフォームを目指すと同時に、継続してパワーを出し続けやすく、リラックスして姿勢をキープできるポジションを習得したい。ブラケットポジションでのエアロフォームが、ロングライドには適している

PROFILE
藤田晃三さん

1992年、バルセロナオリンピックロード日本代表。2000年に現役引退後はブランクを経て、市民レーサーとしてヒルクライムやタイムトライアルレースで活躍し、各種セミナーなど精力的に活動。アンカー販売課に所属

向かい風に強くなれば、ロングライドが楽しくなる! ➜

⊏ TECHNIQUE ⊐

ブラケットの握り位置を調整

ブラケットポジションのとき、手首を内側に曲げて握る。これにより、肩幅を狭くすることができ、高い空力効果が得られる

ドロップを握っているときもブラケット同様に、手首を内側に曲げて握ることで、エアロ効果を高めることができる

リラックスしながら肩幅を狭くするエアロフォームを作ることもできる。安全が確保されたシーンで使うようにしたい

D ブラケットでのエアロフォーム

ブラケットを握りながら、前面投影面積を減らすことができるエアロフォーム。ヒジを深く曲げて、ある程度、腕を支えにしているため、比較的長時間姿勢をキープしやすくロングライドに最適

C ドロップハンドルでのエアロフォーム

短時間のパワーを出しやすく、かつ空気抵抗を減らすことができるレーシングポジション。しかし、長時間姿勢をキープするためには体幹部で支える必要があり、ロングライドにはあまり適さない

B ドロップハンドルでのノーマルフォーム

ハンドルの握り位置を下げることで、やや体表面積を減らすことができる。ただし、ヒジは曲げずに身体を支えるリラックスしたノーマルフォームなので、深い前傾姿勢ではない。パワーも出しやすい

グループライドで“風の苦しさ”を克服

風に負けない！はじめてのドラフティング

仲間と走ることは楽しいだけでなく、空気抵抗を減らす効果をもたらしてくれる。しかし、人の後ろにつくのは恐くて難しい……。そんなライダー必見！苦手なドラフティングを克服するスキルをプロライダーが教える。

TEXT：管洋介　PHOTO：井上六郎

理想のフォームでブレーキング

空気抵抗の影響を少なくするドラフティングは、向かい風のときにもっとも有効な手段だ。

本誌・ヒナコも今回はじめてドラフティングの効果を体験、時速30㎞のときに管選手の後ろについて走り、パワーメーターを使ってその数値を確認すると約30Wもの

前走者の後ろに付いて走る前に、まずはブレーキから。前走者が急に止まったので止まりきれずぶつかってしまった！なんてことのないように。低速でも追突のダメージは大きい

ビンディングで急なブレーキは難しい!?

ますはブレーキから覚えよう!

ガチャン！

PROFILE
本誌・ヒナコ
新人編集部員。ツーリングの経験はあるがロードバイクは、編集部に入ってからスタートしたばかり。現在ロードバイクを乗りこなすための特訓中。先月号ではビンディングをマスターしたばかりで、今回はドラフティングに挑戦

PROFILE
管洋介
群馬グリフィン所属のベテランJプロツアーライダー。日本のみならずスペインでも走るなど21年の競技経験を生かして近年はサイクルテクニックスクールの講師も務める。プロカメラマンの顔もあり、本誌の記事も多く手がける

向かい風に強くなれば、ロングライドが楽しくなる! ➡ D

パワーをセーブできることがわかった。これを使わない手はない。

ただし、ドラフティングを安全に楽しくこなすためには、まずブレーキコントロールが必要だ。今回、ヒナコもまずはブレーキコントロールから始め、ドラフティングができるように管選手のレッスンを受けた。

単独で走っているときならブレーキは、自分のタイミングでコントロールできるのに対して、グループ走では、前走者が止まるであろう場所を予見し、前走者に追突せずに止まれるようブレーキコントロールしなければならない。

これはドラフティングをするようなときに限らず、グループライドでは必須テクニックだ。とくに人数が増えると、どこで止まるかを、さらに後ろに走者がいることを意識しなければならない。そこで、グループライドでは合図をしあってスピードコントロールするのが基本だ。

また、初級者にありがちなのが前走者のブレーキコントロールのタイミングをつかめずに、追突してしまうというケース。これがグループ走を恐い、難しいと思わせてしまう原因のひとつだ。

ここでは理想的なフォームのブレーキングや、グループライド時の目線、合図の仕方などを修得できる手順を紹介していく。仲間で集まったときに今回紹介するドリルをぜひ実践してみよう。

30㎞/hなら 先頭に比べて 後走者は30Wもラク

後走者

92.9W

前走者

121.7W

ドラフティングは空気抵抗を減らすのに有効な手段で、後走者は楽に走れる。今回、30㎞/hで走った場合で実験してみたが、車間が約2m離れていても前走者に比べなんと約30Wの負荷が低減されることがわかった。もちろん車間を詰めればさらに効果はあるが、安全な車間を保つことが優先。2mほどの距離をとるのが無難であろう。ここでは車間を保つスキルを紹介していく

実践

前走者の動きに合わせて安全にブレーキング

ブレーキングには停止する直前の動きがポイントとなる。
サドルから腰を浮かして、ていねいに止まれるようになろう。

ペダルの上に立って中腰の姿勢が基本

ブレーキをかけて停止直前にふらつくのは、ロードバイクの場合、高いサドル位置と前傾姿勢、さらに低速になればなるほど不安定になるからだ。さらにビンディングを外す作業も必要だから難しい。

ここで覚えたいのがクランクを水平にして、サドルから腰を浮かしてペダルの上に立つ技術。サドルから腰が浮くと、両足に荷重がかかり、バイクをコントロールしやすく、前走者が急ブレーキをしても立ちゴケにくい。基本は左右の足に均等に体重を預けるが、ロードバイクの場合は前傾フォームなので、両ペダルに均等に荷重するのに腰をやや後ろに引いた形でバランスをとるとやりやすい。

まずは時速15㎞程度の低速からクランクの上に立ってみよう。徐々に減速するのに慣れていくことで、バイクがふらついたときに身体がどのように動くのかを把握できる。ビンディングシューズだと転びそうになったときに、足がペダルから外れず怖いので、スニーカーで慣らすといいだろう。

○

右足に荷重すると安定する

クランクを水平にし左足のペダルを外す

完全停止の直前、ブレーキを利かせた状態で右足に荷重をかけるとクランクは動かず安定する。右足を荷重したまま、抜重した左足をペダルから外して、着地する。ビンディングの場合、これなら簡単にクリートを外せる

×

右足に加重していないとクランクの上に立てない

ブレーキ制動時に右足に加重をしていないと、左足に加重してしまいクランクが逆回転してしまう。こうなってしまうと危険だ。これではビンディングを外すこともできないので、立ちゴケてしまうし、とっさのときにまわりを巻き込んでしまう

練習はスニーカーで

×

サドルから腰を浮かせない!

ハンドルに寄りかかっているととっさの動作ができない

初級者に多い、ハンドルに体重を預け、サドルに座ったままの状態でクランクを上下にしてブレーキしている例。これではバイクコントロールが難しく、前輪が前のライダーにぶつかったときに前転する危険性がありお勧めできない

⊏ COLUMN ⊐

中腰のニュートラルを意識しよう

自転車の前後の中心にバランスよく立つのがニュートラル。まずは中腰の状態で後ろに腰を引き、後ろ荷重をためし、次に腰を前に出し前荷重を試す。このときハンドルへの負荷がスッと抜ける状態を探るとニュートラルをつかみやすい。後ろ荷重ではやや前クランクは水平より持ち上がりカカトは下がる。前荷重では、前クランクがやや水平より下に落ちカカトが上がる。

[後荷重]

[ニュートラル]

[前荷重]

POINT 1 止まる合図は声から始めよう

合図が来たら、声を出して応えよう!

STOP

グループライド初級者は、車間を保つのに緊張して手を離す余裕がない。ブレーキなどのサインを前走者が声を出して後ろに伝え、声のトーンからコントロールの加減をつかませてあげる。大切なのは前走者に「ハイ！」といって聞こえた事を伝えることだ

POINT 2 視線は背中に!

タイヤだけ見てしまうと危険!

基本は背中を見る

タイヤは気配を感じるぐらい

前走者のタイヤと接近すると恐いもの。ある程度車間が決まったら、後走者の目線は前走者の背中を見ながらその距離感を保っていこう。タイヤを見て下向きに意識がいくと、前方の状況把握がいき届かず。思わぬアクシデントにつながってしまう

POINT 3 止まるときは前走者の右側へ

ブレーキしたときに、前走者との間隔が詰まりそうな場合は、事前に前走者の右側に車輪がいくようにポジションを取ろう。左側通行の日本では左足のクリートを外して止まるライダーが多いため、バイクを左に倒して止まることが多い。こうすれば前走者がバイクを倒しても倒されずにすむ

前走者の左に前輪を被せると倒されて危険!

止まるときは前走者の右に前輪を被せる

TRAINING

まっすぐに走る練習をしよう

グループライドではハンドルがふらついてしまうとタイヤが当たるなど危険。そこで直線路ではまっすぐ走る練習をしておこう。前輪に荷重しすぎるような姿勢ではまっすぐに走れないので、ドラフティングはやめておいたほうがいい。また、直線をまっすぐ走れなければコーナーでも不安定になる。肩の力を抜きリラックスして走ることがポイントで、ハンドルへの荷重が抜け操舵がぶれなくなる

×

白線を見ると
緊張して
難しい

○

まっすぐ
前を向き
力を抜こう

これなら1日中
走り続けられます!

ウエア選びって
大事なんですね!!

COLUMN

意外と大きい ウインドブレーカーの空気抵抗

ドラフティングでの後走者の絶大なエアロ効果はすでに述べたが、ライダーの身なりがバタつく格好ではせっかくのエアロ効果もフルに発揮できない。以前、本誌で行なったテストでは40㎞/h走行時にウインドブレーカーを着用すると2%空気抵抗が増えた。高機能ウエアが充実している現在だけに、ついていくのに余裕がなさそうなライダーはなおさら、下着を工夫するなどしてバタつく上着を着ないようにしたい。

POSITION

TT世界チャンピオン、トニー・マルティンのフォームを再現

パワーを出しやすいTTポジションを目指す!

タイムトライアル競技のTTフォームは空力面からは優れている。
しかし、誰にでもマネができるフォームでもない。空力面を意識しながらも、
無理なく出力を出しやすいポジションを追求していこう。

TEXT：ハシケン　PHOTO：辻啓／管洋介　ILLUST：SOHE

世界王者のフォームこそ日本人に向いている!?

今年の世界選手権の個人タイムトライアルで4度めの世界王者に輝いたTTスペシャリストのトニー・マルティン。長年の競技生活の中で、彼はTTフォームの改良を重ねて変化を続けてきた。

左の写真は今年の世界選手権でのシーンだが、ポジションが特徴的だ。DHバーの位置が低めの、一般的なTTポジションよりも、明らかにハンドル位置が高い。DHバーを高くセッティングした上に、大きくベンドしたDHバーで前後の落差が小さい。じつは、このフォームこそ、手足が短く体格が小さめの日本人に向いているのだ。

これまで一般的に理想とされてきたハンドルとサドルの落差を出したポジションでは、ハンドル位置が遠くなりがちだ。さらに、前傾が深くなりすぎるため、ペダリングがしにくくなる課題があった。

本章では、マルティンのTTフォームにヒントを得て、ハンドル位置を身体に近づけることで、空力面だけでなく、パワーを出しやすいTTフォームを目指し、日本人向きのエアロフォームを追求していく。

FORM

従来のTTフォーム

小柄な日本人にはパワーが出しにくい

ヨーロッパのプロ選手を習いTTポジションを追求すると、小柄な日本人には、ハンドルが遠くなり、身体が不安定になりがちだ。さらに、背中が伸びすぎるために、股関節の角度が小さくなり、足を高く上げることができず、ペダリングが窮屈になる。こうなると長時間パワーを出しにくい

向かい風に強くなれば、ロングライドが楽しくなる! ➡

今年の世界選手権の個人TTに出場した際のトニー・マルティンのTTフォーム。ハンドル位置を身体に近づけることで、股関節の可動域を確保。空力面だけでなくパワーの出しやすさを追求

空力面も、パワーの出しやすさも◎

⊏ FORM ⊐

マルティンのTTフォーム

パワーを出しやすい 日本人向きのTTフォーム

身体とハンドル位置が近く、腕の角度に余裕があり身体が安定する。そして、背中が伸びきることなく、頭から背中にかけて一直線に弧を描くことができるので、空力面でも乱流を防ぐことができる。そして、股関節の角度に余裕があるため、パワーを出しやすい

どのポジションが
理に適っているの
か検証ですね！

PROFILE

中尾峻さん

サイクルショップ「ビチクレッタシド」代表。来年、沖縄県名護市内に、サイクルステーションをオープン予定。自転車歴12年。強豪ホビーレーサーとして知られ、2016シーズンは、ツール・ド・宮古島184km優勝、ツール・ド・北海道JCF登録部門で優勝。

PROFILE

田中良忠さん

SACRA代表。前職のシマノでは、ホイールの設計、風洞試験、駆動効率測定などの研究に開発に携わる。現在は、SACRAを設立し、常識に捉われないオリジナル製品を開発・販売。学生時代から日本縦断などのサイクリングのほか、実業団レースでも活躍

空力面と
パワーの出しやすさの
双方を追求する
必要がありそう
です

マルティンのフォームはほんとうに日本人に有効か!? エンジニアでオリジナルパーツ製作を手がける田中良忠さんと、学生時代に工学分野を専攻していた強豪レーサーの中尾峻さんが、マルティンのフォームを解き明かしていく。

「ハンドルの位置を身体に近づけることで、頭の位置はやや高くなります。ただし、空気の乱流を防ぐ点からは、頭から背中、そしてお尻にかけて、一直線にフォームを描くことが重要です。従来型ですと、背中が伸びてしまい頭と背中のラインに段差ができてしまうデメリットがありました。その点、マルティンフォームは、高いエアロダイナミクスを得られます」と、解説する田中さん。一方、「前面投影面積を意識することも大切ですけど、パワーが出せなければ、当然高いパフォーマンスは発揮できません。空力面と同時に、長時間にわたりパワーの出しやすいフォームを追求していきたいです」と話す中尾さん。

　ここでは、田中さんがみずから開発したDHバーを高くセッティングできるDHクローザーを使用し、日本人に向いているとされるマルティンのフォームを再現。従来のTTフォームと比較検証する。

⊏ COLUMN ⊐

マルティンポジションを再現できるDHクローザーとは?

空力面で優れるDHポジションでありながら、ブラケットポジションに極めて近い感覚で走行できる、従来のDHバーをフォークコラムに取付できるアタッチメント。従来よりもDHバーを約10㎝身体へ近づけて、約4㎝高くセットすることが可能。台座はアルミ削り出し、DHバー取付部はカーボン製で200g以内。

DHクローザー
1万2300円(税込)　問：SACRA
URL：http://sacra-cycling.com

DHクローザーをステムトップに取り付けることで、DHバーの位置を高くセッティングができる。これにより、ヒジの角度に余裕が生まれ、上体に安定感を得ることができる

向かい風に強くなれば、ロングライドが楽しくなる! ➡

検証

3つのポジションを比較し、パフォーマンスの出しやすさを検証!

ノーマル、従来のDHバー、DHクローザーの3つのポジションで走行時、平均出力差を比較することで、長時間高い出力をキープできるポジションを探していく。

少ない出力＝空気抵抗が少ない!

一定区間走行時の平均出力を比較 ――→ 実験1

テストコースは約1㎞。ポジションを変えて、1つのポジションにつき3回走行。そのときの平均出力を比較した。メーターの平均速度をそろえるように走ることで、統一条件を作り出し、フォームの違いによる出力の違いを比較できる。小さな出力で狙った平均速度を出せたということは、空力面で優れているといえる。

ノーマルポジション

ブラケットを握った状態で、ヒジを曲げて低い姿勢のエアロフォームを意識して走りました。前傾が深くなり、腕に力みを感じやすかったです。一方で、脚は回しやすく感じました

↓

平均出力 **310.9W** ＞

従来のDHポジション

ヒジを置けるため姿勢の維持が楽です。肩を狭めることができるため空力面でも優れていると感じました。ただ、腰回りが窮屈になるので、うまく脚を回すためには技術が必要だと感じました

↓

平均出力 **300.1W** ≒

パワーが低い

(トニー・マルティンのポジション)

DHクローザー

DHポジションと比べて、空気抵抗は同レベルだと感じました。それでいて、上半身の維持はDHよりも楽ですし、ペダリングもしやすく感じました。ただ、ハンドリングがややクイックでした

↓

平均出力 **299.6W**

パワーが低い

結論

DHバーとDHクローザーポジションの空気抵抗が少ない

DHポジションとDHクローザーの出力が低い。速度と距離の条件をそろえたなかで、少ないパワーで走行できたことは、空気抵抗が小さいことを示す。また、DHポジションとDHクローザーの平均出力が、ほぼ同じことにも注目だ。日本人向きのマルティンポジションがDHポジションと同レベルのエアロ効果を実現していることを意味する

検証

空気抵抗の条件を排除し、出力の出しやすさを検証!

同じ空気抵抗のレベルを示したDHバーポジションとDHクローザーポジション。
どちらのほうが出力を出しやすいのかを検証していく。

FORM

DHバーポジション

仕事量一定のときの心拍数の比較 5分間走(平均出力275W) ➡ 172bpm

背中が伸びてパワーを出しにくい

従来のDHバーポジションでは、身体からハンドルまでの距離が遠く、肘の角度が広くなりがち。そのため、骨盤から背中が伸びてしまっており、エアロヘルメットから背中のラインに段差が生まれている。また、股関節の角度を広く取りにくく、上死点がスムーズに通過しにくい

ヨーロッパのライダーを基準とした従来のDHバーポジションでは、どうしても身体とハンドルの位置が遠くなりがちで、パワーを出しにくかった。その打開策が、ヒジを閉じたDHバーポジションのままで、ハンドル位置を身体に近づけたDHクローザーポジションだった。

「外的条件をそろえて同じ運動テストを行いましたが、DHクローザーのほうが、明らかにパワーの出しやすさを実感しました。空力面で同レベルなら、当然パワーが出しやすいほうがベストです。さらに、従来のDHバーポジションでは、股関節まわりが窮屈になり、高ケイデンスを維持しにくかったのですが、DHクローザーでは回しやすかったです。さらにヒルクライムを想定し、固定ローラーの前輪を上げて実施した場合、平地よりもよりパワーを出しやすいDHクローザーの上り坂でのメリットを感じました」

ポジションにストレスがなく、長時間出力を出しやすい

向かい風に強くなれば、ロングライドが楽しくなる！ ➡

実験 2 ➡ DHバーとDHクローザーで出力の出しやすさを比較する

従来のDHバーとDHクローザーのポジションが空力面では同レベル（実験1より）だが、どちらのポジションのほうが出力を出しやすいかを検証。外的環境条件をそろえ、固定ローラー上で、出力はともに275Wを目標にして5分間走を実施。そのときの心拍数を比較する。

［FORM］

DHクローザーポジション

仕事量一定のときの心拍数の比較 5分間走（平均出力275W） ➡ **163bpm**

ハンドル位置が近く、身体が安定。股関節角度にゆとりがあり、パワーを出しやすい

DHクローザーを使うことでDHバーのポジションが高くなり、身体と腕の位置が近づいている。そのため、上半身に余裕が生まれ、股関節の角度が広く取れている。結果、ヒザが高く上がり、出力の出しやすいスムーズなペダリングが可能。長時間の姿勢の維持もしやすい

アップライトなポジションのため、登り坂でも出力を出しやすくスピードをキープしやすい

結論

DHバー（172bpm）よりもDHクローザー（163bpm）は心拍数が低い

＝ DHクローザーポジションのほうがパワーを出しやすい

DHクローザー（トニー・マルティン）のポジションは、空力面では従来のDHバーポジションと同等のエアロ効果を期待でき、その上、小柄な日本人には無理なく出力を出しやすいポジションであると言える。空力面と出力面の双方のバランスを高めた理想的なポジション。疲れにくいため、TTレースはもちろんロングライドでも有効だ

Profile
山路篤さん
チームのプロメカニックとして活躍後、現在は自転車整備の講師として全国をまわる。さまざまなチェーンのトラブルと対処方を現場で学んできた実践派講師

初心者必見!

まだやったことがない人のための やさしいチェーンメンテナンス

あなたのチェーンは汚れてませんか？ 自転車整備のなかでもっとも基本的かつ重要なチェーンメンテナンス。
「よくわからないし、難しそう」と尻ごみしてしまっている初心者や、ただなんとなくやっている経験者。
そんな人たちに、とっておきの講師から「誰にでもできるやさしいチェーンメンテナンス」を教えてもらおう!

TEXT：浜田幸紀（本誌） PHOTO：柏木由利／大星直輝

チェーン汚れは走りの「損」必要十分なメンテをしよう

「チェーンが汚れていると『損』をしていますよ、効率として14Wほどです」

チェーンメンテナンスの重要性を一言で答えてくれたのは今回の講師を務める山路篤さん（ドゥロワー代表）。14Wとはどれくらいの数値なのだろうか？

「高級なホイールやセラミックパーツを買うよりも、断然速度が得られる数値ですね。チェーンのメンテナンスをやらないなんて単純に『損』ですよ。」

プロチームメカニックを経て、現在自転車整備の講師を務めている山路さんの言葉には、数値的な立証と実践をふまえた経験が活きている。しかし、汚れてしまったチェーンを目の当たりにしても気にしない、あるいはもう手が出せない！とあきらめてしまっている人にとって、チェーンメンテナンスはハードルが高く感じるのでは？

「なんら難しいことはありません。そもそもチェーンメンテナンスは初、中、上級者とやっていることに基本違いはありません。かける時間や細部へのこだわりに差があるだけで、ホビーライダーにとっては今回紹介するアイテムと作業だけで十分な性能が発揮できます」

ではチェーンメンテナンスをするためには具体的に何が必要なのだろうか？　じつは最低限必要なものはたった4つ！　下記のアイテムをそろえれば十分に「正しいチェーンメンテナンス」が行える。金額的には合計3000円もせず、ライトを買うのと同じような価格で「速さ」が手に入るともいえる。

「最近は溶剤メーカーでの開発が進み、だれでも短時間に、かつ簡単に、チェーンメンテナンスが行えるようになりました」と山路さんは語る。とくに一部洗浄液ではこれまで禁止事項とされてきた「ゴム部分への付着」も問題なくなってきている。今回紹介する洗浄液もこれに該当する。「あれがダメ、これが禁止」と気にせずチェーンメンテナンスに挑戦できるのはありがたいところだ。また「あったら便利なアイテム」にあるように水をやや多めに準備するのがポイントだ。

これまで自転車のチェーンを真っ黒に汚したままにしていたあなた！　あなたの自転車は本来出せるスピードを失っているかも！　次ページから紹介している方法で「14Wの損」を打ち消そう！

CHAIN MAI

Maintenance 1

＼ 意外にお手軽！ ／

最低限必要な用品はたったの4つ!!

1

メンテナンススタンド

作業を行うためのスタンド。クランクを回転させる必要があるため後輪は浮かせておきたい。床につけたままクランクを逆回転させてもチェーンは動くが、安全第一！

2

マイクロファイバータオル

汚れを拭きとるタオル。きめ細かい表面をしている点がチェーンメンテナンスに向く。100円ショップでも売っている。キッチンペーパーや服の切れ端でも問題ない

3

チェーンディグリーザー

チェーンの汚れを除去する洗浄剤。よく「パーツクリーナー」と混同されることがあるが、ここではあえてきっちり「ディグリーザー」と表記しておく（理由は後述）

4

チェーンオイル

チェーンを潤滑させるためのオイル。さまざまなタイプがあるがスプレーよりもボトルのほうが、オイルが飛び散らずに作業できる

なくても大丈夫だけど…　あったら便利なアイテム！

メンテナンスグローブ

安全、清潔に作業するためのグローブ。チェーンの汚れは手に付くとなかなか落ちないので、装着推奨だ。今回は本誌2016年3月号付録のグローブを使用

水入りスプレー

水場の近くで作業できるのが一番だが、そうもいかないことも多い。100円ショップのスプレーを準備しておくと便利だ。バケツとスポンジでも代用が効く

メンテナンス用ブラシ

タオルでは拭きとれないパーツの奥の汚れをかき出すブラシ。専用品や、やや硬めの豚毛ブラシなどがいい。ホームセンターで100～200円で購入できる

Maintenance 2

＼ 洗浄と注油はつねにワンセット！ ／

あなたにもできる簡単チェーンメンテナンス

タオルをメインに使用した洗浄と、一般的なチェーンオイルでの注油を実際に行ってみよう。
大切なことは「洗浄」と「注油」、この2つが必ずセットであること。
適当にオイルを注ぎ足すだけでは内部に詰まった汚れが抜けず、走りの「損」は解消されない。
まずは自分の自転車のチェーンを見直し、まっすぐ向き合ってみよう！

COLUMN

洗浄の真実！ 汚れは「分解」するのではなく、「移動」させる！

チェーンメンテナンスのエキスパートである山路さんが教えてくれた！「「洗浄」と聞くと、よく衣類のイメージなどでトゲトゲの球体が、洗浄液によってパーンとはじけ飛んで分解・消失される、と頭に浮かびますが、あれは間違いだと思ってください。チェーンの「洗浄」とは、汚れた油や異物を洗浄液によって「浮かび上がらせ、その後別の場所へ移動させること」を指すのです。つまりかけるだけは意味がなく、チェーンの外へ汚れを流し出す必要があるのです」

START

もし室内で作業する場合は、チェーンの下に段ボールなどを敷いておこう。汚れを含んだ油や水を受け止めてくれる。室外でも環境に配慮して敷いてあげると◎

飛び散り防止のタオルを後ろにあてがいながら、チェーンにディグリーザーを吹き付けよう。泡状の洗浄液がチェーン内部まで浸み込んでいく。これを一周ぐるりと行う

そのままチェーンリングやフロントディレラーを拭いていこう。チェーンはあえて後まわしだ。この間にディグリーザーがチェーンの奥に浸み込んで、中の汚れを浮き立たせる

この時点でチェーンリングやフロントディレイラーのプレート部分にもディグリーザーをかけてしまおう。最近のコンポの気密性ならこの程度で動作に悪影響を与えることはない

さらに数分待ってからタオルを使って汚れを拭きとる。拭きとるというより、チェーンの上下にしっかり当てて、押し付けるくらい強くこすりつけたほうが効果的

オイルを差していく。「コツは、一滴をひとコマ（チェーンのつなぎめ）に、ていねいに差していくことです。チェーンのプレートの外側につけてもあまり意味はないですからね」

スプロケット本体への注油はNG！またスプロケット上でのチェーンへの注油も望ましくない。必要以上にスプロケットをオイルまみれにしてしまう可能性が高いからだ

ここがポイント！　水をかけて汚れとディグリーザーを「洗い流す」。水をかけると錆びるのでは？と思うかもしれないが、それを防ぐために注油をするのだ

チェーンを拭きとる。水と汚れをタオルへ移す行為。この時点ですでにチェーンは本来の輝きを取り戻してきている。できるだけ乾いた状態にしておこう。これで洗浄は完了！

次は注油……突然オイルを降りだす山路さん。「オイルはよく振って攪拌（かくはん）させないとダメですよ、成分が上下で変わっちゃいます」。ざっと30回シェイク！

COLUMN

パーツクリーナーとディグリーザー、チェーンメンテナンスにふさわしいのは？

山路さんいわく「私は断然ディグリーザーですね。そもそもパーツクリーナーとは、本来的には「パーツダストクリーナー」といって、文字通りダスト（ホコリ）を吹き飛ばす役割を果たすものです。もちろん汚れも洗浄しますが、とくに揮発性・速乾性が高いものはチェーンには向かないですね。奥の汚れにまで浸み込んでいきませんから。１回の使用で大量に消費しますし。その点ディグリーザーは中まで浸み込んでいくタイプが多く、今回使用したエーゼットのチェーンディグリーザー 477円（税抜）は高浸透かつ水溶性で、水で洗い流せるのが強みですね」

洗浄前と比べてここまできれいに！黒い汚れがなくなり、本来の輝きが戻った。チェーン内部にもしっかりオイルが浸みこみ、滑らかに回転する

ITEM

ブラシを使って隅々までキレイに！

タオルでの洗浄作業でもなんら問題はないが、やはり専用のブラシを使うと抜群に作業効率が上がる。エーゼットの3面ブラシ 334円（税抜）ならタオルでは届かない汚れをどんどん落とせる。その名のとおり、チェーン洗浄時にはチェーンを3方向からブラッシングできる。また、その他の箇所に使用する際は、下部のブラシ部分を縦に打ち付ける。こすり当てるくらい強くしていい。この程度ではどこもキズつかない！

FINISH

これにて完了！「14Wの損」は打ち消され、本来あるべきスピードが自転車に復活した。過度な費用や複雑な工程を省いた、誰にでもできるやさしいチェーンメンテナンスだ

オイルを差し終えたらクランクをもってチェーンを何度か回転させよう。チェーンのローラー部分が回ることでよりオイルが奥に浸み込む。そしてさらに5分ほど置くといい

COLUMN

チェーンメンテは時間の配分が大切！

山路さんの言葉にもあったようにチェーンメンテナンスの工程は基本的に同じでも、かける時間には差がある。上級者ほどではないにしろ「ここは時間を置こう」というタイミングをおさらいしておきたい。1つめは洗浄液を浸透させる時間。チェーンの奥から汚れが浮いてくるのには時間がかかるので5分以上は置いておきたい。2つめはチェーンオイルが浸み込む時間。オイルを差し終わったあとすぐに拭きとるのではなく、これも5分以上（オイルによっては一晩）待つ。その際少しクランクを回し、チェーンのローラー部分にもオイルを浸透させる。急ぐだけが効率的なわけではないのだ。

時間がたったら、余分なオイルを拭きとる。ごしごしやる必要はなく、軽く押し当てるくらいがベスト。オイルによっては一日置いてから重ねがけするといいものもある

もっと教えて！ チェーンに関するQ&A

Q チェーンって どうなったら交換するの？

A チェーンも使い続けると伸びてしまう。そうしたら交換だ。一般的には3000〜4000㎞ほどでチェーンは伸びてしまうが、状況により異なるうえ、わざわざ距離を測っているとは限らない。チェーンの伸びを確認する工具もあるが、もっと簡単なチェック方法がある。チェーンをアウタートップにかけ、チェーンリングにかかるチェーンを指でつまんで外側に引っ張る。チェーンリングの歯の先端が見えそうだったら要交換。見えてしまったら、即交換だ。

Q どれくらいの期間で メンテすればいいの？

A 一般的には2〜3週間といわれているが、これはあくまでおおざっぱな目安。走行環境や保管環境、またはチェーンオイルの種類によってその期間にズレが生じるからだ。「期間」で区切るのではなく、チェーンを目視して「黒く汚れていないか？」、指で触って「汚れた油が付いていないか？」または「オイルが抜けてカラカラに乾いていないか？」をチェックしよう。メンテナンスのきっかけはこまめなチェックによる「気づき」だ。自転車に乗る前にチェックするクセをつけよう。

Q 各種チェーンオイル、何が違うの？

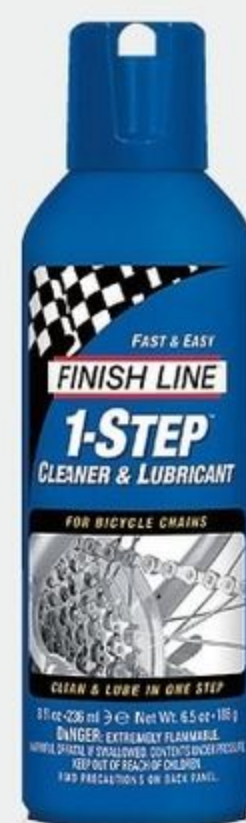
A おもに潤滑の継続時間や粘度、付着物への耐久性などに差がある。だがそういわれても初心者にはわからないので、最近はメーカーも性能を「用途別に」アピールしている。雨天時なら、レースならといった具合いだ。エーゼットは左から通勤・通学用、長距離・雨天時用、ロードレース用とパッケージに記載済み。自分の用途を明確にすればおのずとふさわしいオイルがわかるはずだ。

Q 雨のなかを走ったら サビが！ どうしよう？

A できることなら避けたいが、どうしても雨のなかを走行しなければならない場面もあるだろう。家に着いたあともチェーンのことなどすっかり忘れてしまい、後日赤いサビが！　そんなときは、まずいったんチェーンオイルを差し、そして少しだけ自転車に乗ってから洗浄→注油の流れに移る。オイルに含まれる防錆成分で、まずはサビを浮かせるのがミソ。いずれにしろ雨のあとは早めのチェーンメンテナンスが必要だ。

Q まだ工程が多くて めんどくさいんだけど？

A どんなにやさしいチェーンメンテナンスであっても、ある程度の時間と手間はかかってしまうもの。労を惜しんでスピードは得られない、と思いきや世の中には便利なものがある。フィニッシュライン 1ステップ エアーゾール 1300円（236㎖／税抜）は、洗浄と注油を同時にこなすマルチパーパスタイプの潤滑剤。吹きかけて表面の汚れを浮かせるとともに、抵抗の少ないきれいなオイルの皮膜を形成する。さらに防錆効果を得ることもできる一品となっている。面倒くさがりな人にピッタリの時短メンテナンスアイテムだ。

Maintenance 3

スプロケットとプーリーもいっしょにやっちゃおう！

「チェーンメンテナンスはチェーンだけじゃない！」チェーンが接触している部分には必ず汚れが溜まっているはず。時間に余裕があればこれらの箇所にもメンテナンスを施そう。基本的に使うべき用品は変わらない。さらなる抵抗減＆効率アップを目指してみよう。

スプロケット

スプロケットのみを外して洗浄するのが１番だが、今回は簡易版。自転車から外した後輪だけをスタンドにセットする。段ボールもそのまま敷きっぱなしにしよう

ディグリーザーをタオルの端へたっぷりかけておく。スプロケットには直接かけない。フリーボディ内のグリスに悪い影響を与えないようにするためだ

ホイールを上からのぞきこむような位置にかまえる。とはいえ下に力を入れて押し付けるわけではないので注意。ギヤ板の1枚1枚の間にタオルの端を入れていこう

タオルの端を左右に、ゴシゴシとなでつけるくらいの力で動かす。実際に作業すると、スプロケットにはフリー回転する方向とその逆があることがすぐわかる

すべてのギヤ板と歯の間（最大ギヤの裏もお忘れなく）を拭き上げるとこんなにきれいになる。スプロケットの汚れは一見気づきづらいが、やってみるとその差は歴然だ。左の状態に変わればまた一段階速くなれる

プーリー

リアディレイラーのプーリーも汚れやすい。ディグリーザーを吹き付けて拭き取るだけでOK。ただしプーリー中央のベアリング部分への注油はリアディレイラーのモデルによって対処が異なる。ショップに確認だ

＼ まだまだあるぞ！ ／

便利&究極のチェーンメンテナンスグッズ

今回の企画ではチェーンメンテナンス初心者のために、できるだけ少ないアイテム数、
かつ手頃な価格で用品をそろえてみた。だがもし余裕があれば、下のような便利なチェーンメンテグッズや
高級オイルも使ってみたいところだ。これらを使いこなせればあなたもチェーンメンテマスターだ！

1／フタを外した様子。上下左右のブラシとスポンジがチェーンに接触し、洗浄を行う構造だ　2／ディグリーザーなどの洗浄液を本体に入れる。規定のラインを守ろう。3／チェーンをそれぞれのブラシに接触するようにチェーンを通してフタを閉める。4／あとは左手で本体を持ちながら、右手でクランクを回すだけ。洗浄液とブラシでみるみる汚れが落ちていき、新品状態のようなチェーンに生まれ変わる！

これでチェーンは
ピッカピカ！

パークツール

サイクロン

3801円（税込）

チェーンのブラッシングと拭きとりを同時に行える画期的なチェーン洗浄システム。容器下部には金属片を集める磁石がついており、かき出した異物が再びチェーンに付着することを防ぐ。使い方を左に紹介する

レスポ

チェーンスプレー

2000円（税抜）

超低フリクションと耐摩耗性を実現した究極のチェーンオイル。一般的な石油系オイルよりも浸透性に優れ、チェーンの耐久性まで向上させる効果をもつ

究極の
チェーンオイル!?

フィニッシュライン

ノードリップ チェーンルーバー

720円（税抜）

注油の際、オイルをこのボトルに移し、パッドをチェーンに当てながらクランクを回転。それだけでＯＫ！　チェーンに1コマづつ塗布する手間が省け、飛び散りも防ぐ

エーゼット

自転車チェーンルブ バンク

762円（税抜）

「競輪選手用」をうたう、エーゼットの自転車用チェーンルブの最高峰。もちろん競輪以外にもヒルクライムレースや、タイムトライアルなどの決戦用オイルに最適

細かな部分の
汚れにはコレ！

フィニッシュライン

ギアフロス

720円（税抜）

スプロケットの隙間やプーリーまわりなど、洗いづらい部分もきれいにできる自転車用歯間ロープ。引っ張っても切れにくく、ロープ自体を洗うこともできる

日本でラストラン ありがとう。カンチェラーラ！

SPECIAL INTERVIEW

CANCELLARA

ファビアン・カンチェラーラ

世界のスーパースター、ファビアン・カンチェラーラが今季限りで引退。
最後にジャパンカップクリテリウムで走ることを選んだ。
現在の心境、今後のこと、そしてこれまでのプロ生活で印象深い思い出
さらに日本への想いなど、本誌だけの独占インタビューをお届けする。

TEXT：加藤修　PHOTO：井上六郎／田中苑子／加藤修／Emily Maye

QUESTION

なぜ、ジャパンカップを引退レースに選んだのか？

A

最後にジャパンカップを選んだのは、“大切なもの”だと思えたから

バイシクルクラブ（以下BC）●ファビアン、あなたのような偉大なチャンピオンが最後のレースにジャパンカップを選んでくれたことに感謝します。その理由を聞かせてください。

ファビアン・カンチェラーラ（以下FC）●ありがとう。さまざまな理由があるがいろいろと考えた末にこのジャパンカップのクリテリウムを選んだのさ。

私はタイムトライアル（以下略TT）スペシャリストだけど、キャリアの後半は春先のクラシックレースにモチベーションが高かったクラシックライダーだったし、パリ～ルーベのようなベルギーのクラシックレースを最後にするということも考えられた（編集部注：元チームメイトの朋友で今年からチームのスポーツディレクターとなったヤロスラフ・ポポヴィッチはパリ～ルーベをラストレースにして引退した）。

BC●そのラストレースですが、今回はフミ（別府史之選手）のジャパンカップクリテリウム連覇がかかっていましたが、見事なチームワークで勝利しました。あなたは完璧な仕事ぶりで先頭を引き続け、逃げとの差を開かないよう“最後の仕事”を完璧にこなしていた印象ですが？

FC●そう、フミの2連覇のために皆が完璧な仕事をした。どんなレースだって実際に勝つことは難しいよ。われわれですらそう容易ではない。フミに最後100％の脚を残してあげられるように展開していなければ、今回の連覇は難しいものとなっただろう。

グレゴリー（・ラスト）、ヤスパー（・ストゥーヴェン）、パウケ（・モレッマ）らとトレック・セガフレードのチームワークのおかげだ。ラストレースでとてもいい仕事ができたよ。

PROFILE

FABIAN CANCELLARA

1981年3月18日生まれ。スイス・ベルンを拠点に活動する。その風貌と力強さからスパルタクスの異名をもつ。個人TTのスペシャリストとして、リオ五輪で有終の美を飾る。キャリア後半はクラシックライダーとして（パリ～ルーベとフランドルの各3勝を含む）7つのモニュメントを獲得

ジャパンカップ翌日、都内のセガフレードで開催されたセレモニー。スイスからセガフレードの社長、駐日スイス大使を招いて盛大に行われた

FABIAN

サプライズとしてセガフレードよりファビアンに贈られたケーキ。自転車やウエアに加え、ベースにはパヴェを模した石畳が表現されていた

QUESTION
これからのキャリアは？

A
引退後は大好きなサイクリングのために何か自分にできることをしていきたい

FABIAN CANCELLARA
SPECIAL INTERVIEW

BC●キャリアの最後を締めくくる、すばらしい勝利でしたね。

FC●私はサイクリング（ここではロードレースを意味する）の持つすばらしさを知っているし、チームメイトであるフミの母国でもある日本が最後に走る場所としてふさわしいと思った。ここ2〜3年日本に来ているうちに、多くのファンが温かく迎えてくれて、そう思うようになったんだ。

　UCIレースでもないしロードレースでもない、距離が短いジャパンカップのクリテリウムだ。しかし、私にとっては大きな意味がある。

　私が来ることで多くのファンに恩返しができるし、トレックにとっても日本はビッグマーケットだ。だけど、自分の最後のレースにこのジャパンカップを選んだ一番の理由は、自分のなかで〝何かとても大切なもの〟だと思えたからだ。

　さいたまクリテリウムならもっとプレステージが高いが、あれはツール・ド・フランスのASO主催のただのクリテリウムだ。だが私にとって、このジャパンカップのクリテリウムには心の中で何か強く感じるものがあった。そう、それは〝何かとても大切な何か〟だ！　もちろん、それは大切な日本のファンとの触れ合いだよ。

（編集部注：ヨーロッパではツール・ド・フランス後にヨーロッパ各地のファンに向け、地方巡業のように毎週行われる、いわば〝興行クリテリウム〟というものが伝統的に開催されている。カンチェラーラがここでいう〝ただのクリ

ジャパンカップのクリテリウムでは見事なチームワークで別府史之を勝たせたトレックセガフレードチーム。これがカンチェラーラのラストラン

テリウム〟とはそれに少し近いニュアンス。)

BC●愛する日本のファンのためにジャパンカップに来ていただけたなんて、本当にうれしいことです。

FC●ロードレースの魅力はファンとプロ選手との触れ合いだと思う。ほかのスポーツではこれだけの距離感でプロ選手とファンが接することはないよ。ファンはプロ選手から遠い場所に入場を制限されている。

BC●ほかのスポーツではプロライダーたちとファンのように、気軽に握手できたり、サインをもらったり、一緒に写真を撮るような、身近な触れ合いはありませんよね。

FC●また、この先日本でもっとロードレースの文化を広める上で、スポンサーの存在はさらに重要となる。2020年の東京オリンピックをきっかけに、自転車界では大企業であるシマノだけでなく、ほかにもビッグスポンサー出現の可能性もあるだろう。そういえば、NIPPOも日本の企業じゃなかったかい? NIPPOも日本のいいスポンサーの一つだよね。つまり、自転車レースはお金がないといい選手を育てることができないし、スポンサーなくしてはわれわれのようなプロチームの活動は不可能だということだ。

BC●スポンサーという話題が出てきたので、あなたから見たトレックという企業やチームについて教えてください。

FC●まずトレックは、とてもユニークな企業活動をしている世界的バイクメーカーだと思う。トレックブランドPR活動の一環として、こうしてファンや一般ユーザーとの触れ合いを大切にしているところもすばらしいし、共感できる。われわれプロライダーたちとファンの人々との触れ合いが必要だし、そうでないと私がここに来ている意味はないよ。

もちろんチームには世界でトップレベルのすばらしい選手たちがそろっていて、スタッフも一流のプロ集団だ。だけど、とてもアットホームでファミリーのような温かい雰囲気を持ったいいチームだね。トレックという企業自体もそんな雰囲気をもっている。

BC●引退後の活動についてどのように考えていますか?

FC●いろいろな話があるが、何をやるかはまだはっきりとは決めていない。ただひとついえるのは、大好きなサイクリングのために自分が何かできることをしていきたい。

(編集部注:今後カンチェラーラはトレックのアンバサダーをすることが決まっている)

左上の写真は今年のパリ～ルーベでの一枚。ファビアンにとっても最後のパリ～ルーベだったが、彼は朋友ポポ(現トレック監督のポポビッチ)を肩車し、彼を讃えた。宇都宮でもポポとゴール直後、真っ先に抱き合い、喜びを分かち合った

カンチェラーラはおもにドマーネを使用していたが、マドンが新しくなってからは、クラシックレース以外はマドンを好んだ

QUESTION

ワイヤー式変速機にこだわった理由は？

A

私は古いタイプの人間だから ワイヤーのほうが好きなだけだ

BC●あなたはジュニアのころからTTのスペシャリストとして、当時世界最強だったマペイの育成チームでプロデビューし、キャリアの途中からTTのみならずクラシックライダーへと活躍の幅を広げていきましたね。トム・ボーネンやペテル・サガンなど強力なライバルたちを倒すためのあなたの強みは何ですか？

FC●もともと私はTTのスペシャリストだから独走力はあるけど、クラシックでの私の強みはアタックだろう。ライバルの苦しいところで加速し、彼らを引き離してしまうのさ。見てのとおり、パリ～ルーベ、フランドルなどのクラシックではそういう勝ち方が多かったと思う。ただ、選手はそれぞれの脚質や強みがあるし、人それぞれ違う個性、特徴をもっているものだ。プロライダーはそれぞれ違う才能を持っているんだ。

BC●プロ生活を振り返って最も印象的なレース、あなたのベストレースというべきレースは？

FC●うーん、いろいろとありすぎてひとつには絞れないよ。2013年のフランドルもそうだけど、ほかにもたくさんあるしね。

BC●アワーレコードに挑戦するという噂は何度かありましたが、引退後に挑戦する可能性は？

FC●ノーノー、これまでも挑戦する気はなかったし、興味はないよ。今後も含め、答えはノーだ。

2005年にチームCSCへ移籍、2006年にTTで世界チャンピオンとなった。2007年のツールではプロローグから強さをみせ、第3ステージではマイヨジョーヌを着たままゴールスプリントを制する活躍をみせた

BC●電動が主流となった現在でもワイヤー式変速機を使う理由は秘密ですか？

FC●ハハハッ、別に隠してるわけではないよ！ 私はシフトチェンジしたときに変速した感覚があるほうが好きなんだ。ケーブルだと変速したときにその感覚がよくわかる。それに私は古いタイプの人間だからワイヤーのほうが好きなだけだ。

確かに、電動は今や信頼性もかなり高いし、われわれのプロレースの現場においても完全に主流だよ。しかし、万一のトラブルがあったときにどうしようもないから、心のどこかに不安は残る。ワイヤーなら、ケーブルだからシフトチェンジすれば必ず変速するだろ？

BC●タイヤや空気圧に関してこだわりはありますか？

FC●タイヤはレースやコースよって違ってくるし、ドライなのか、ウェットなのか気象条件によって変えるから、一概には言えないね。

2004年ツールのプロローグで優勝。ファッサボルトロ時代をともに過ごしたメカニック、永井孝樹さんによれば、当時カンチェラーラはネオプロの立場ながら、TT用にはエース級だけが使うカーボンTTバイクが提供されていたという

FABIAN CANCELLARA

SPECIAL INTERVIEW

BC●TTではいかがですか？

FC●TTではいつもだいたい10気圧だね。

◆

このあとカンチェラーラと同じチームに在籍した、マッサーの中野喜文さんに話を聞いたところ、カンチェラーラはこう見えて努力家の一面をもつという。

「同じ年のスター選手で対照的だったのは、ジュニアからいきなりプロ入りしたポッツァートで、彼のほうが格上の扱いでした。しかし、カンチェラーラは努力で彼を大きく超えたのです。じつは彼は、マペイのジュニア時代から大腿骨骨折の影響で左右の太腿の周長に4cmの差がありました。それをカバーするような治療は続けてきましたが、それを克服してその後の世界的な活躍があります」

HISTORY OF CANCELLARA

■チーム歴

2001-2002 マペイ・クイックテップ
2003-2005 ファッサボルトロ
2006-2008 CSCプロチーム
2009-2010 サクソ バンク
2011 レオパード・トレック
2012 レディオシャック・ニッサン・トレック
2013 レディオシャック・レオパード・トレック
2014-2015 トレック・ファクトリー・レーシング
2016 トレック・セガフレード

■おもな成績

パリ〜ルーベ （2006、2010、2013）
ツール・デ・フランドル（2010、2013、2014）
ミラノ〜サンレモ（2008）
E3ハーレルベーケ（2010、2011、2013）
ツール・ド・フランス　ステージ優勝7回
（2004、2007、2009、2010、2012）
ツール・ド・スイス　ステージ優勝11回
（2003、2007、2008、2009、2010、2011、2016）

■オリンピック

2008　中国・北京　個人TT　1位
2008　中国・北京　個人ロードレース　3位
2016　ブラジル・リオ　個人TT　1位

■世界選手権

2006　オーストリア・ザルツブルグ個人TT　1位
2007　ドイツ・シュツットガルト個人TT　1位
2009　スイス・メンドリージオ　個人TT　1位
2010　オーストリア・メルボルン　個人TT

2012年にはツール・デ・フランドルで鎖骨を骨折し、翌2013年には同レースで優勝。それに続くパリ〜ルーベでも優勝した

QUESTION

日本の自転車界の可能性は?

A

日本に必要なのは、選手を育てる資金力だ!

好きな食べ物はイタリアン、中華に和食というカンチェラーラ。「選手生活中は娘には何もしてあげられなかったから、今後は家族の時間も大切にするよ」という

ところで、よくレース後のインタビューで勝因は?と聞かれたときに「ハードワークだ」と答えていましたが、実際はどんなハードワークをしていたのですか?

FC●実際はハードワークというよりは、正しいトレーニングをするようにしてきたよ。ハードワークはプロライダーならあたりまえのことだけどね。大切なのは、正しい方法でトレーニングをすることだ。

BC●数々のビッグレースで勝ってきたあなたは、ほんとうに特別なプロライダーだったと思います。その原動力は何だと思いますか?

FC●〝High Ambition〟(=高い目標、野心)だ、それをいつも心に持ち続けてきたことだよ。

BC●引退するあなたからのメッセージとして、いい言葉を聞きました。〝High Ambition〟はこれからプロを目指す日本の若い選手たちにも持ってもらいたいですね。

BC●そのために信頼できる、よいコーチはいるのですか?

FC●それはルカ(トレックセガフレード総監督ルカ・グエルチレーナ)だよ! このトレックバスの中にいるさ。

(編集部注:ルカはカンチェラーラがジュニアでマペイの育成チームに入ったときに彼の才能を見出してマペイに入れた人物。イタリア自転車界のみならず、世界でもルカの実績による人望は厚い)

BC●スイスは偉大なチャンピオンを輩出している、自転車大国のひとつというイメージがあります。そうなると大きなスポンサーも集まるでしょうし、自国のチームも継続的に発展できるのでは?

たとえば、1990年代に活躍したトニー・ロミンガーやアレックス・ツーレといったグランツールで総合優勝した選手たち、トラックではドミフォンで無敵の世界チャンピオンだったウルス・フロイラー、TTスペシャリストでは1990年に宇都宮の世界選手権でも逃げで活躍したトーマス・ヴェグミューラーといった先人がいたと記憶しています。

FC●そうだ、確かにスイス出身でそういったビッグライダーたちは存在した。しかし、スイス出身のビッグライダーは7~8年に1人とか10年に1人といった具合でしか現れていない。

自転車大国であるイタリア、フランス、ベルギー、オランダ、スペインのように毎年は出てきていないのが現実だ。

つまり、スイスは環境的アドバンテージがあるにせよ、自転車競技においては日本と同様で小国のひとつといえるだろう。そして、ここでも同じように不足しているもの、それは資金力、つまり選手を育てるために必要十分なお金だ。

日本はこれだけのファンがロードレースに関心を持っているわけだから、将来的に世界のビッグレースで勝てるスター選手が出てくる可能性だってあると思う。かつてはマペイにアベがいただろう、ああいった強い選手がまたこの数年間で出てくるのでは?

BC●アベ!? あの阿部良之選手のことですか? マペイの時代に接点があったようには思いませんでしたし、あなたから阿部良之選手の名前が出るとは意外です。

FC●いや、私はそのころルカと知り合ってマペイの育成チームに入ったばかりだったから、アベとは一緒に走ってはいないよ。だけどアベが活躍していたことはよく覚えている。

BC●最後に、日本のファンに向けて何か一言いただけますか?

FC●大好きな日本のファンの皆さん、これまで私を応援してくれてほんとうにありがとう。

ここ数年、来日するようになり、日本というすばらしい国とロードレースの文化に理解のある皆さんがとても好きになった。また日本へ帰ってきたいと思っているよ。沖縄や長野、富士山も好きだしね。

COLUMN

カンチェラーラも認める日本人選手、阿部良之

ジャパンカップ唯一の日本人優勝経験者でカンチェラーラと同じマペイに所属した阿部良之がカンチェラーラの引退に際し当時を語った。
「私がイタリアで活動していた'96年、'97年当時、カンチェラーラはまだジュニアの世界選手権を制する前だった。イタリアでの生活は、私自身がヨーロッパに憧れていたわけでもなく、シマノレーシングに入部したことから始まった夢のような生活の延長だった。パヴェル・トンコフやフランコ・バッレリーニなど出会う選手すべが先生みたいなものだった。
'97年のジャパンカップではアンドレア・タフィが音頭を取ってくれたおかげでチームやレースの主導権がうまく自分にまわってくることになり、強力なアシストもあったので私がレースの勝者にはなった。しかしこういうプロフェッショナルが集まる集団だからこそ、ひとつのレースをコントロールして無事に終えることができたのだ。それは一人の選手やひとつのチームだけで成り立つモノではないし、ましてや選手たちだけでもない。イベントひとつに携わるすべての関係者が真剣勝負なかにも互いを尊敬し合うコアを持ち、イレギュラーなことをも飲み込んでしまえる。そうしてやっとひとつのイベントが伝統になっていくのだろう。近年のジャパンカップは私が優勝したときに比べれば飛躍的に大きく充実したイベントに成長している。25年という歳月を経てアジアの極東のイベントがやっと伝統になったといっても過言ではないだろう。私がそういうレースで昔勝ったことがあるということに誇りを持つようになってきたのは、ただひとつのレースに勝ったという事実だからだけではなく、レースを支える多くの人がコアを持って参加しているからだ。
私がプロフェッショナルとして走り始めたころにはまだ名もなきレーサーだったベルンの選手が、世界一の名を欲しいままにし、レジェンドになった。カンチェラーラがこのレースを引退レースとして選んだことは、かつての優勝者の一人として、また自転車に関わる日本人としてほんとうにうれしいこと。今後の彼の活躍を期待して見続けたいと思う」

阿部良之

1969年生まれ。シマノレーシングを経て、1996-1997年はイタリアのプロチームで活躍。国内プロを経て2011年引退。現在大阪で新たにプロショップ開店準備中

FABIAN CANCELLARA

SPECIAL INTERVIEW

日本のみんな！ また来るよ！ Ciao！

宇都宮市市制120周年記念

2016 JAPAN CUP CYCLE ROAD RACE in UTSUNOMIYA

10月22日、23日に行われたジャパンカップレース2連戦。
「25回大会」とUCIの評価「エクセレント」をキーワードにした大会の観客数は
過去最多の13万5000人。大興奮の2日間を振り返る。

TEXT：浜田幸紀（本誌）／加藤修
PHOTO：田中苑子（Sonoko Tanaka）／本誌

史上初の2連覇達成 チームでつかんだ栄光

まぶしい蛍光イエローのジャージがゴールラインを一番に駆け抜けた。両手を突き上げるフミに呼応するように、宇都宮の大通りに詰めかけた5万人の歓声が響き渡る。2連覇達成の瞬間だった。

10月22日、やや肌寒さを感じる曇りの空の下、かつてないほど豪華なメンバーがそろったジャパンカップクリテリウム。序盤から散発的なアタックが繰り返されるものの、集団はなかなか落ち着かない。中盤にジョゼフ・ロスコフ(BMCレーシング)と、ベンジャミン・ヒル（チーム・アタッキ・グスト）が逃げるもカンチェラーラを含むトレック・セガフレードのアシストメンバーがタイム差をきっちりと管理。集団スプリント、ひいてはフミの勝利のためにレースを支配し続ける。逃げの2人を飲み込んだあとも断続的にアタックがかかるが、そのすべてをつぶしきったトレックチームからジャスパー・ストイベンがフミを強力にリードアウト。ゴール手前250mから飛び出したフミが他を寄せ付けないパワフルなスプリントでみごと優勝を果たした。

ゴール後、メディアに囲まれるフミの後ろで、現役最後のレースを終えたカンチェラーラがスタッフに手を差しのべられながら笑顔でチームカーへと向かっていく。

大興奮のジャパンカップ1日め。フミこと別府史之の勝利に宇都宮はおおいに湧いた。

トレック・セガフレードチーム全員でつかんだ勝利。ゴール直後、フミやカンチェラーラを中心に肩を組みあう

BACKSTAGE INTERVIEW

表彰式の直前、別府史之選手に単独インタビュー

カンチェラーラの引退レースで、エースとしてみごとな2連覇でした。

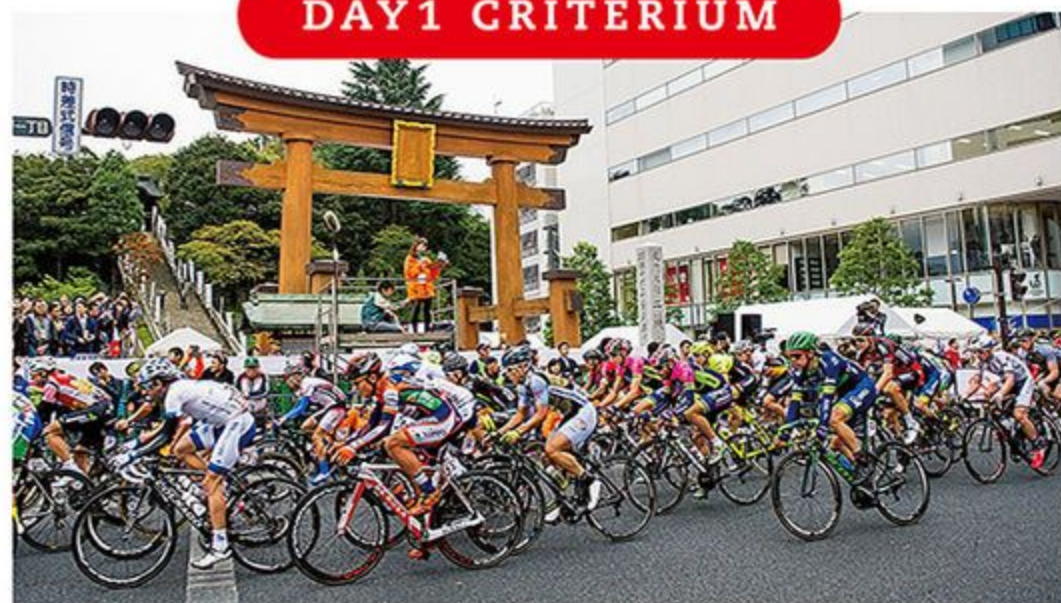
ファビアンがあれだけ引き、メンバーも一丸となって最後までアシストしてくれたので、もう勝つしかないですよ！　連覇はなかなかできることではないですし、チームメイトのおかげです。

「宇都宮はツール最終日のシャンゼリゼと同じくらいの大歓声」と選手の間で評判だとか？

そうです、選手たちのなかでジャパンカップの評判はかなりいいですよ。「もしかするとシャンゼリゼ以上じゃないか？」っていうくらい歓声が聞こえてきます！　だからみんな、ここ宇都宮で走りたがっています。

応援してくれる日本のファンのみなさんへ一言お願いします。

日本に帰国しての凱旋レースでしたが、ファンの方々の声援が大きくて、とてもうれしかったです。本当にありがとうございます！

DAY1 CRITERIUM

宇都宮を駆け抜けたプロトン

宇都宮二荒山神社の前をいく選手たち。コースが西側に約350m延長され、全長2.25㎞を15周回するコースレイアウトとなった

DAY2 ROAD RACE

25周年にふさわしい熱戦は古賀志の上りで決着!

25にちなむ若き優勝者

快晴のもとスタートしたジャパンカップロードレース。シーズン終盤、UCIポイントがつくこともあり、日本人のみならず海外選手たちの本気度も一段と上がる。とくに前回3位に入賞した新城幸也（ランプレ・メリダ）には観客から大きな期待がかかる。アタック合戦を経て形成されたのは堀孝明（宇都宮ブリッツェン）、井上和郎（ブリヂストン・アンカー）、マッティ・ブレシェル（キャノンデール・ドラパック）、マルコス・ガルシア（キナンサイクリングチーム）、ベンジャミン・ヒル（チーム・アタッキ・グスト）の5人。地元出身の堀が3周回めの、そして今季引退を表明している井上が6周回めの山岳賞を獲得、レースを大いに盛り上げる。9、12周回めの山岳賞はガリシアが獲得。強力なブレシェルを警戒してか、メイン集団はトレック・セガフレード、オリカ・バイクエクスチェンジ、チームスカイがタイム差を2分半に抑え込む。

レースが動きだしたのは残り2周回。逃げ集団が崩れはじめた矢先、メイン集団の先頭を奪ったのは「地元勢」宇都宮ブリッツェンだった。エース増田成幸を擁する赤のジャージが逃げ集団を飲み込み、レースを活性化。しかしブリッツェンの勢いは長くは続かず、散発的なアタックとキャッチを繰り返しながら高速化した集団は数を減らしていく。

レースを決定づけたのは最終周回。アシストに引かれたのちに飛び出したのはダビデ・ビッレッラ

最終周回に独走したビッレッラ。ゼッケンナンバー「25」の「25」歳が「25」回大会の覇者となった。直前のイル・ロンバルディアでも5位に入るなど好成績を残し、調子のよさそのままにジャパンカップ優勝を勝ちとった

25歳のビッレッラが優勝 日本人最高位は新城の9位

ジャパンカップ第25回王者はビッレッラ。2位クリストファー・ユールイェンセン（左）、3位ロバート・パワーズ（右）（ともにオリカ・バイクエクスチェンジ）

右／アジアンライダー賞を獲得した新城。昨年の3位を上まわることはできなかった　左／山岳賞を獲得した3人。今季引退の井上（中央）は自身の経歴に花を添えた

レース中盤に逃げ集団を形成する5人。井上和郎（ブリヂストン・アンカー）や堀孝明（宇都宮ブリッツェン）が山岳賞を狙う

右／残り2周回で、地元チームブリッツェンが攻撃を仕掛ける　去年と同様に積極的にレースを動かした　左／新城擁するランプレ・メリダも集団を牽引。プロチームの意地を見せるも、勝利には届かなかった

BACKSTAGE INTERVIEW

表彰式の直前、ビッレッラ選手に単独インタビュー

直前のレース、イル・ロンバルディアの5位に続き、今回は優勝。初勝利だそうですね。

今年はヒザのケガをしてジロ・デ・イタリアには出場できなかったけど、ブエルタで調整してロンバルディアでは好結果が出た。シーズン最後に日本でプロ初勝利なんてうれしいよ！

もと選手のエリック・ファンランカー監督によると今日は作戦どおりの展開だったようですね？

彼はクラシックライダーのレジェンドで尊敬すべき監督だよ。ここは自分向きのコースで、好調を維持して挑んだレースだったけど、監督と立てた作戦どおり、最後は自分がアタックして決まった。まったく最高の展開だったね！

来シーズンはどんなレースを狙いたいですか？

自分はまだ若手なので、アルデンヌクラシック、ジロ・デ・イタリアなどで経験を積んで、またここ宇都宮へ勝ちに帰ってきたいね。Grazie（ありがとう）！

（キャノンデール・ドラパック）。古賀志の上りで加速し大きく距離をあけるとゴールまで単独走を開始。その後ろでは6名ほどの追走集団が形成されるも、ビッレッラの走りは冴えわたり、そのままゴールラインへ。ゼッケンナンバー25の、25歳の若手が、ジャパンカップ第25回大会の優勝者リストにその名を連ねた。最終周回の展開に乗り遅れてしまった新城は9位でフィニッシュ。今大会の日本人最高位となったが、その表情はくやしさを隠せなかった。

今年も怒涛の展開となったジャパンカップ。古賀志での熱いバトルは来年以降も続いていくだろう。

自分の巨大な被り物に思わずおどけるカンチェラーラ。被り物を製作した中西さんは大阪からそのまま新幹線に載せて運んできたという。製作期間は1カ月半！「引退前にサインをもらえてうれしい！」と満面の笑み

Excellent

JAPANCUP エクセレント シーン コレクション Excellent Scene Collection

カンチェラーラ効果もあって過去最高の観客数となった今年のジャパンカップ。今大会を振り返りながら、選りすぐりのエクセレントな瞬間をご紹介！思わず来年行きたくなってしまう？　きっと次回はあなたがこのなかに写る！

25回大会はカンチェを中心にまわる

今回のジャパンカップを現地取材して感じたのは「カンチェラーラフィーバー」という雰囲気だった。街にはトレック・セガフレードの手持ちバルーンがあふれ、どの観戦者にインタビューしてもカンチェラーラの名前が出てきた。22日のクリテリウムが過去最高観客数を記録したことは、それが彼の現役最終レースであったことと無関係ではないだろう。

千葉県から来た女性、武藤さんは会えるかどうかもわからないカンチェラーラのために「日本を最終レースの地に選んでくれたことへの感謝の手紙」を準備。偶然にも街で出会い、手渡すことができた。カンチェラーラに「(この贈り物が）イチバン！　ありがとう！」と言われ、彼女自身感激しきりだったという。

ジャパンカップはUCI（国際自転車競技連合）からそのレース運営能力と観客の素晴らしさを「EXCELLNT」と評され、今大会のキーワードともなった。主催者の努力はもちろん、日本のファンがもつ選手へのリスペクトがこういった評価につながっている。この気持ちを忘れないかぎり、ジャパンカップは30年先、50年先まで長く愛される大会となるだろう。

クリテリウムにて。大型ビジョンにフミの勝利が映し出されると、みな一斉に斜め上を見上げる。直後、会場のアナウンスとともに歓声が響く

右／弱虫ペダルと宇都宮ブリッツェンのコラボショップ前でパチリ！　この漫画の功績はとても大きい　左／街でお姉さんからバルーンをもらってニッコリの少年

＼ カンチェラーラ最高！ ／

上記のカンチェラーラエピソードを語ってくれた武藤さん（左）は姉妹で宇都宮へ。見たとおり弱ペダ女子だが、それをきっかけに本物のレースと選手への尊敬をもちはじめた

ロードレース3位のパワーズは、お昼ご飯時にも取材を受けてくれるナイスガイ

ランプレのモーリが宇都宮で優勝したのは2007年。9年ぶりの表彰台（クリテリウム3位）にこの笑顔

ヨーロッパ式の観戦スタイルを広めようと、ワインとともにレースを楽しむ元プロライダーの宮澤崇史

大会のキーワードは「エクセレント」。宇都宮にあふれる笑顔

1／トレックのバルーンを配っていた女性。会場のどこにいてもこのバルーンが浮いていた　2／例年参加のキャノンデールガールズはきちんとジャージを新調、さすがです　3／女子チームのブリッツェンとブリッツェンフェアリーが大会に花を添える　4／弱虫ペダル作者の渡辺先生。今やチームの監督でもあるが、いちファンとしていつも心からレースを楽しんでいる　5／バイキングの格好とノルウェー国旗で盛り上げるボアッソンハーゲン応援団　6／オヤジたちもランプレ・メリダを応援。ジャージはそろいきらなくても心はひとつ！　7／今期で引退表明をしている井上選手。クリテリウムでスプリント賞、ロードレースで山岳賞を獲得し、表彰台でサムアップ。お疲れ様でした

ブリッツェン頑張るわん！

アフターパーティーの抽選で、別府のサングラスのフレームだけ（！）当てた男性。全員集合写真はさすがに入りきらない！

ランプレが扱うマテリアルを使って、銀行のオフィス家具を製造する秀光が主催となり、自社倉庫でランプレ・メリダのBBQパーティが行われた。新城は終始ファンに囲まれていた。日本国内のレースだけ“秀光”入りジャージで走ってるって知ってた？

2016 Le Tour de France

SAITAMA CRITERIUM

10月29日、さいたま市にて「ジェイコムプレゼンツ 2016 ツール・ド・フランス さいたまクリテリウム」が開催された。
4回めの開催にしてツールの4賞ジャージがすべてそろい、これまででもっとも豪華なメンバーが集結。
マイカ、サガン、フルーム、イェーツ（写真左から）、このほかツールで活躍するスターたちがさいたまの街を駆け抜けた！
選手と観客、そしてさいたまという街が融合した巨大イベントを振り返る。

TEXT：浜田幸紀（本誌）
PHOTO：宮田幸司／浜田幸紀／菊地秀人

さいたまを駆ける!!

J:COM
etixx
QUICK-STEP
latexco
Tinkoff
Carrefour
SKODA
LCL
sky
Rapha
PINARELLO
SPECIALIZED

4賞ジャージ、

今年で3回めの出場となるクリス・フルーム。前にはラファウ・マイカ、横にはペテル・サガン、後ろには別府史之となんとも豪華なメンバーだ

4賞ジャージがさいたまに！　レースは超満員の歓声のなかで

別府、新城の挑戦と王者サガンの貫録

4つのジャージがようやくそろった。多くの人が待ちわびていた瞬間がついにさいたまに実現されたのだ。総合優勝者のクリス・フルーム（チームスカイ）、ポイント賞のペテル・サガン（ティンコフ）、山岳賞のラファウ・マイカ（ティンコフ）、新人賞のアダム・イエーツ（オリカ・バイクエクスチェンジ）がさいたまクリテリウムメインレースのスタートを切る。ジャパンスペシャルチームとして別府史之、新城幸也もそれに続く。前日から分単位のイベントスケジュールや各種レースをこなしてきた疲れなど見せず、最初はゆっくりと、徐々にレースの速度へとスピードを上げていく。

内間康平（ブリヂストンアンカー）の加速で始まったアタック合戦はしばらく続き、一時的に形成された逃げ集団6名のなかから前回大会優秀者のマルセル・キッテル（エティックス・クイックステップ）と総合2位のロメン・バルデ（AG2Rラモンディアール）とがそれぞれポイント賞、山岳賞を獲得した。残り6周回になると逃げ集団はばらけ、最後に残ったバルデが集団に捕まる。するとここでついに別府が動き出した。この動きに新城とアレックス・ヴィエルモーズ（AG2Rラモンディアール）が即座に反応。おもに新城の引きによって、メイン集団と15秒ほどのタイム差を稼ぎ出す。応援のボルテージも飛躍的にあが

右／オープニング走行の一場面。選手たちが手を振りながら走っていく。コース沿道はもはや何重の人垣だかわからない状態。レース中も歓声が止むことはなかった　左／レース中に積極的に動き、勝利を目指したジャパンスペシャルチームの2人。別府と新城というたった2人のチームだが、熱い走りを見せ続けた

世界王者にしてグリーンジャージ、サガン優勝!

右／最終周回。逃げる4人を追って、それまで逃げ続けていた別府がなおも集団を率いる。蛍光イエローのジャージが、暗くなりつつあるさいたまの街に映える　左／圧倒的なスプリントで勝利したサガンの貫録勝ち。先の世界選手権2連覇とあわせて、最高のシーズンの締めくくりとなった ©Yuzuru SUNADA

り、日本人2人の名前が高らかに叫ばれる。そのまま周回をこなした3人。迎えた残り3周回、逃げ集団から別府がさらなるアタックを仕掛けた。大歓声のなかを1人果敢に走り続ける別府だったが、ペースを上げたメイン集団が徐々に近づく。やがて最終周回を前に別府の逃げは断たれた。別府をかわすようにカウンターアタックで飛び出したのはイエロージャージ、クリス・フルームだった。

このアタックに乗ったのはサガン、イェーツ、そして全日本チャンピオンジャージを着る初山翔（ブリヂストンアンカー）。一気に加速する4人にメイン集団は動かず。それでも追走を続けようと別府が前に出て必死に走るも、勝負はすでに4人の脚の比べあいとなっていった。観客が声を振り絞って応援するなか、サガンを中心に突き進む逃げ集団。いっときイェーツに先行を許すも、サガンの追送ですぐ吸収。そのまま脱落したイェーツに背中を拝ませることなく残り1㎞、いよいよゴールゲートが近づく。白地に赤ラインの入った特別なジャージを着る初山が残り350mの最終コーナーを抜け加速。日本チャンピオンジャージを着ての勝利を夢見たが、後ろから世界チャンピオンがスプリントを仕掛けるとそのスピードに白旗を上げた。

右手でガッツポーズを決め、悠々とメディアの前をいくサガン。世界王者にしてグリーンジャージを着るスーパースターの勝利に惜しみない拍手が送られた。

右／第4回さいたまクリテリウムの表彰台は1位サガン、2位初山、3位フルームとなった。別府は7位ながら敢闘賞を獲得、新城は先だって行われたポイントレースで優勝　左／最後は表彰台の面々と大会のプレミアムサポーターたちとで記念撮影。悪魔おじさんが列の前に乱入してきた

PETER SAGAN

自由気ままなエンターテイナー、飽きっぽい一面も?
ペテル・サガン

[ティンコフ]

生粋のエンターテイナー、サガン。大会期間中はいつも観客を楽しませようとする姿が見受けられた。イベントで渡された衣装やアイテムをひとしきり触って楽しむが、その後すぐに飽きていた。記者会見中も隣の選手とおしゃべりしたり、イベント終了後はすぐに移動したがるのが特徴。しかしなにをしても許されるキャラクターこそがサガンの魅力といえる。ファンへの対応もきっちりこなしていた。

CHRIS FROOME

じつはすごい気配り屋、つねにおだやかな紳士
クリス・フルーム

[チーム・スカイ]

ファンやメディアに対し、紳士的で落ち着いた態度を見せ続けたフルーム。ファンが慌ててサインをもらおうとまごつくと、なんと自身のポケットからペンをとりだし「ありがとう」の一言とともにサインをプレゼント。時間に追われて去る際は「ごめんね」も忘れない。まさに紳士。「ベルナール・イノーのようにツール5勝できるか?」と問うと「いやいや、そんな偉大なこと、簡単に想像できないよ(笑)」と謙遜した。

BC的

さいたまクリテリウム人気選手
舞台裏/勝手に/調査報告!

本誌・浜田がメディアの権限を最大行使して舞台裏へ潜入!
ふだんは見られない人気選手の表情や様子をチェック!
ときに聞き耳をたて、ときにインタビューをしてわかった選手たちのパーソナルな部分を紹介

4賞ジャージではないためか、あまり表だって出てこなかったキッテル。しかし目につくかぎりは、つねに隣にいる誰かとおしゃべりしている印象だ。チームメイトのみならず、フミやサガン、海外メディアなど誰とでも話す。寡黙とは無縁なジャーマンだ。サインを求められれば甘いマスクの笑顔と握手で対応するイケメン。単にファン男女割合のせいか? こころなしか女性ファンへの対応が多かったような……。

[エティックス・クイックステップ]

もしかしてさびしがり屋? 寡黙とは無縁なジャーマン
マルセル・キッテル

MARCEL KITTEL

大会期間中、おそらくもっとも多くのサインを書いたのは彼、マイカだろう。コース沿道のファンに対し「数メートル移動してはサイン」を何度も繰り返していた。用意されたバイクのクイックレバーを2分近く調整しなおす場面もあり、機材に対してはなかなかシビアなようだ。サガンと仲がいいらしく、よくおしゃべりしていた。余談だが、マイカはレースでのコーナリング中、かなりの確率で舌を出していることが判明。

[ティンコフ]

ファン対応数No.1! 機材にはこだわる派か?
ラファウ・マイカ

RAFAL MAJKA

さいたまクリテリウムは進化の最中だ

地元高校生がさいたまクリテリウムの巨大バナーを持って選手たちをお出迎え。場所はなんとさいたま新都心駅前。事前告知のない前日イベントだったが、このまわりにはすでにファンが……

個人タイムトライアルレースには女子やパラサイクルも参加。観客が驚くようなスピードでコースを駆け抜けた。女子選手の梶原悠未が、大歓声のなかで走る喜びを語る

アレッ！ アレッ！ サイタマ──!! イエーイ!

悪魔おじさんが初来日。会場内を練り歩き、そのまわりはいつでも大盛り上がり。騒ぎすぎて新城に注意を受ける場面も。この格好のまま来たため、空港で止められたらしい

4賞ジャージの選手たちが、袴に鉢巻といういでたちで餅つきを披露。普段は絶対に見れない姿だ。一番つくのがうまかったはマイカ。ついた餅を試食したサガンは一言「変な味」

このさいたまクリテリウムをもって、ツールのアンバサダーとしての役割を終えるベルナール・イノー。壇上で記念の盾と花を受け取る。今後の仕事は「孫の世話」らしい。最後のライドに向かうイノーを現世界王者のサガンが見送る

レースの外でもさいたまクリテは楽しめる。「さいたまるしぇエリア」では地元のお店をはじめとしたブースが所狭しと並び、どこも大盛況

シェフ特製！ ここだけの 限定メニュー

約束された3年間 進化し続けるイベントへ

あまり知られていないが「ツール・ド・フランス さいたまクリテリウム」はこれまで単年契約のもと計画・実行されてきた。つまり今年ができたから来年、といった形式だ。しかし今年、ツールを仕切るASOとさいたま市は今後3年契約で、さいたまクリテリウムを開催することを正式決定した。これはさいたまという街とツールという巨大な祭りがより深いところでつながりをもったことを意味している。

選手たちが仮装して街を歩き、日本の伝統的な餅つき体験をする。フランスやさいたまのグルメを楽しむ。男子のプロ選手のみでなく女子やパラサイクリスト、さらに一般参加者もコースを走る。そのエンターテインメント性はまさにツール・ド・フランスという「祭り」のそれだ。むろん肝心のレースもさらにハイレベルなものとなってきた。

さいたまクリテリウムが単なる興行レースの域を脱し、より進化したイベントになっていくことは間違いない。

はやりの〝チョイ太め〟タイヤ、一気乗り

25C CLINCHER & TUBELESS TIRE IMPRESSION

25Cタイヤは、かつてはツーリングやロングライド向けとされてきたが、
最近ではレースの世界でも25Cなどの太めのタイヤが主流になっている。
そこで、人気急上昇中の25Cタイヤのどこがいいのかを検証しつつ、
各ブランドの主力モデルのインプレッションを行った。

TEXT：浅野真則　PHOTO：猪俣健一　Illustration：SOHE

IMPRESSION EQUIPMENT

シャマルウルトラでテスト

テストホイールは、カンパニョーロのシャマルウルトラ2ウェイフィット。クリンチャーとチューブレスの両方式に対応し、タイヤ以外の条件がそろえやすい

IMPRESSION RIDER

浅野真則

実業団エリートクラスを主戦場とする自転車ライター。タイヤは一芸突出型より弱点の少ない万能型が好み。長く23Cを愛用していたが、昨年からチョイ太めタイヤにシフト

ロードバイクのタイヤといえば23C。そんな"常識"が通用したのも今は昔。最近ではエンデュランスロードの完成車はもちろん、ツール・ド・フランスのような世界最高峰のロードレースでも25Cのようなちょっと太めのタイヤが主流になっている。

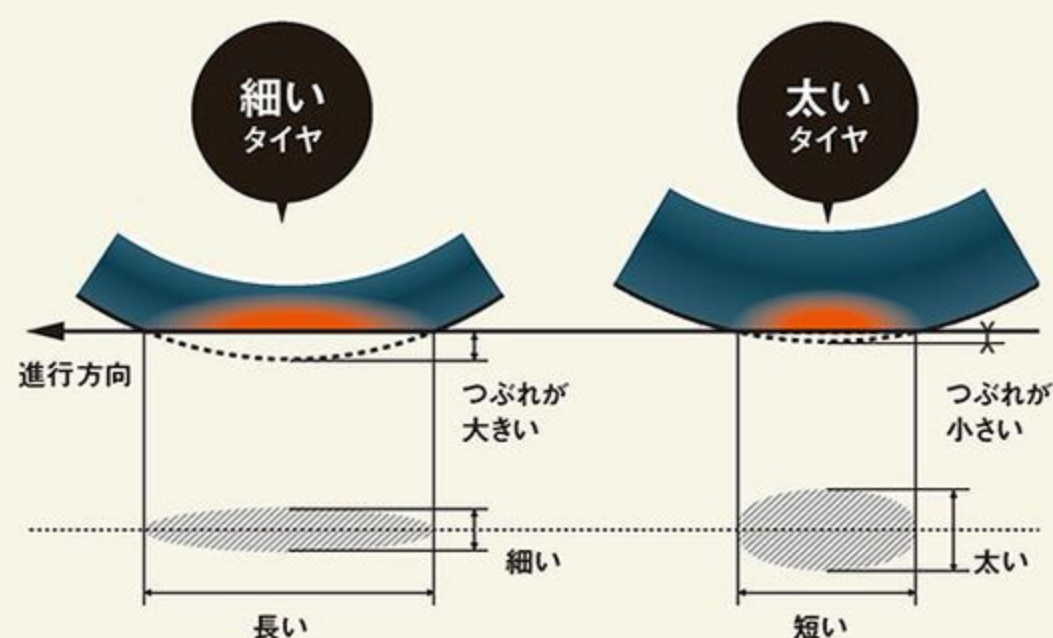
なぜ太めのタイヤがもてはやされるのだろうか？　その理由は、転がり抵抗が小さくなるからだ。

太めのタイヤと細めのタイヤを比較すると、同じ空気圧なら太めのタイヤのほうが進行方向の接地面が短い。接地面が短い＝タイヤの変形量も少ないため、エネルギーロスが少なくなる。よって転がり抵抗が少なくなるというわけだ。

もちろん、タイヤが太くなることで、重量増につながるし、前面投影面積が増えて空気抵抗が増える可能性もある。しかし、最近ではタイヤの軽量化も進み、リムとのトータルで空気抵抗の低減も図られているので、これらのデメリットも解消されつつある。太めのタイヤは、間違いなくこれからロードバイクの主流になるだろう。

そこで、各ブランドの25Cタイヤを中心に、クリンチャーとチューブレスタイヤを試乗し、インプレッションを行った。条件をそろえるため、ホイールや空気圧は統一したが、それぞれの個性が光る興味深い結果となった。

WHY?

ロードバイクのホイールはなぜ25Cが標準化しているか？

太いタイヤは縦変形が少ない

同じ空気圧の場合、太めのタイヤは細めのタイヤと比べて接地面が進行方向に短い。進行方向の接地面が少ないほど走行中のタイヤの変形が少なくなり、エネルギーロスが減るので転がり抵抗は少なくなる

ゴムの変形とエネルギーロス

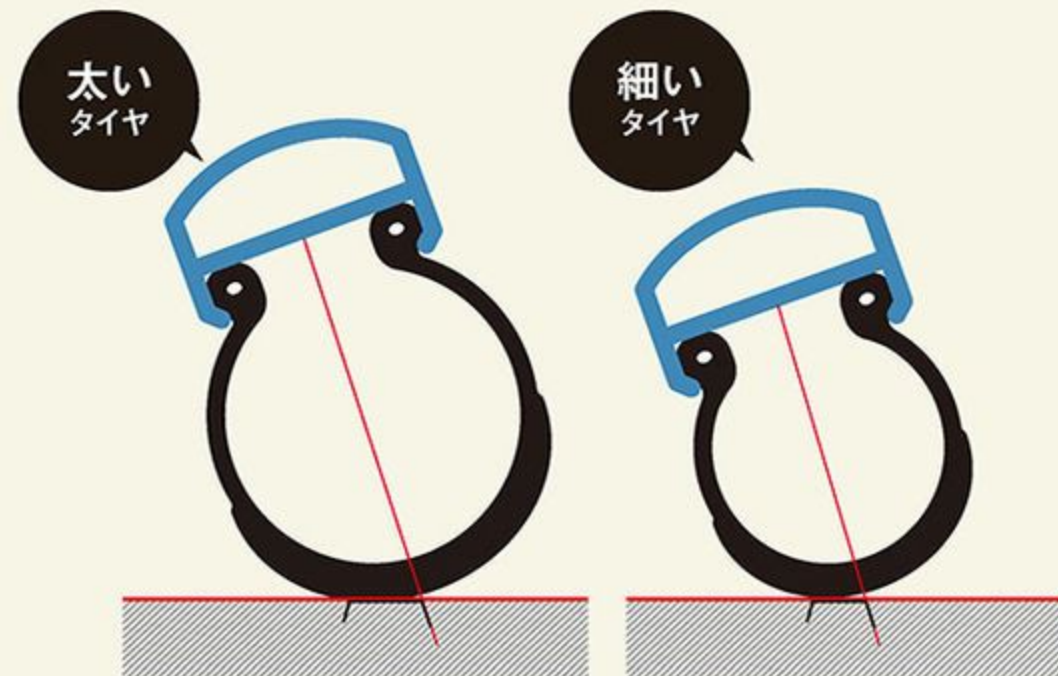
タイヤは変形時にエネルギーを使い、変形量が大きいほどより多くのエネルギーを使う。同じ空気圧でタイヤの変形量がより少ない太めのタイヤは、エネルギーロスが少なくなり、転がり抵抗が低くなる

同じ空気圧なら転がり抵抗が少ない

太さの違う同じタイヤで比較すると、同じ空気圧のときは太めのタイヤのほうが転がり抵抗が低くなる。つまり転がり抵抗がいっしょなら、太めのタイヤのほうが空気圧を低くできクッション性を高められる

コーナリングの安定感が増す

コーナリングでバイクを傾けたとき、同じ角度でもタイヤのアールがゆるい太いタイヤのほうが、細いタイヤより移動距離をかせげる。なので太いタイヤのほうが、安定感が高まり、挙動もゆるやかになる

Continental

TIRE.01

GRAND PRIX 4000SII

グランプリ4000S2
7000円(税抜)

レーシングタイヤの定番

重量 225g

IMPRESSION TIRE

コンチネンタルのロード用レーシングタイヤの定番モデル。ナノカーボン粒子を配合し、タイヤ本来のしなやかさを損なうことなくグリップ力と転がりの軽さを強化するブラックチリコンパウンド、最低限の重量増で耐パンク性能を強化するベクトランブレーカーなど、技術の粋を結集。サイズも20C、23C、25C、28Cと充実している

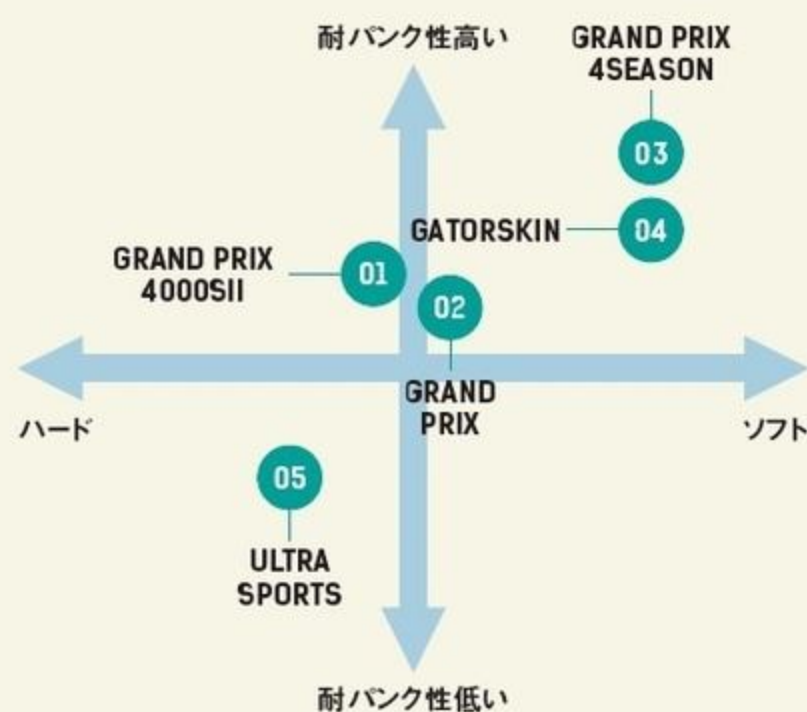
SPEC
コンパウンド：ブラックチリ　カラー：ブラックほか　他のサイズ：700×20C、700×23C、700×28C

ドイツが誇る総合タイヤメーカー

CONTINENTAL

［コンチネンタル］

問：ミズタニ自転車　www.mizutanibike.co.jp

クルマや自転車など、あらゆる車両のタイヤで世界的にその名を知られるドイツの総合タイヤメーカー、コンチネンタル。自転車用のタイヤでは、レーシングモデルのグランプリシリーズを筆頭に、ロードレースやタイムトライアルなど用途に応じてさまざまなバリエーションを展開。多くのモデルは改良を重ねながら長年定番として愛されている。

レーシングタイヤの中心モデル・グランプリ4000SIIは、ナノカーボン粒子を配合したブラックチリコンパウンドでグリップ性能と転がりの軽さを両立し、ベクトランブレーカーで耐パンク性能も強化したオールラウンドタイヤ。レーシングタイヤとしてはサイズやカラーバリエーションも充実しており、性能だけでなく見ためも気にするサイクリストからの支持も集めている。長年定番として愛されるのには理由がある。

TIRE.03

GRAND PRIX 4SEASON

グランプリ4シーズン
7400円(税抜)

重量 240g

グランプリシリーズ 随一のタフさ

耐パンク性能や砂が浮くような路面でのグリップ性能を強化したモデル。デュラスキンとベクトランブレーカーを組み合わせ、パンクやサイドカット対策も万全

SPEC
カラー:ブラック 他のサイズ:700×23C、700×28C

TIRE.02

GRAND PRIX

グランプリ
5100円(税抜)

重量 245g

グランプリシリーズの ベーシックモデル

転がり抵抗の軽さと路面を問わない優れたグリップ性能を両立したブラックチリコンパウンドを採用。ワイヤービードのベーシックモデルながら、上位モデル譲りの高い走行性能

SPEC
コンパウンド:ブラックチリコンパウンド カラー:ブラック 他のサイズ:700×23C、700×28C

TIRE.05

ULTRA SPORTS

ウルトラスポーツ
3200円(税抜)

重量 260g

サイズが豊富&リーズナブルな エントリーモデル

お値打ちな価格とサイズバリエーションの豊富さが魅力のエントリーモデル。トレーニングライドや通勤ライド、シティライドまで幅広いシーンをカバーする

SPEC
カラー:ブラック 他のサイズ:700×23C、700×28C、700×32C

TIRE.04

GATORSKIN

ゲータースキン
5500円(税抜)

重量 250g

耐久性と 耐パンク性能が売り

ポリアミドを編み込んだデュラスキンをケーシング全周にわたって配し、ポリXブレーカーも採用してサイドカットやパンク対策を強化。抜群の耐久性を誇る

SPEC
カラー:ブラック 他のサイズ:700×23C、700×28C、700×32C

GRAND PRIX 4000SII

IMPRESSION

転がりの軽さとしなやかな乗り心地が光る

レーシングタイヤとしてはかなりロングセラーのグランプリ4000S II。このモデルの最大の魅力はトータルバランスのよさにある。ブラックチリコンパウンドがもたらす転がりの軽さとグリップ力もさることながら、ベクトランブレーカーがもたらす耐パンク性能や、レーシングタイヤとしては必要十分な耐摩耗性もある。「練習からレースまで安心して使える」というフレーズがこれほど当てはまるタイヤもない。

サイズバリエーションが豊富なのも魅力で、20C、23C、25C、28Cの4サイズを展開。25Cは今はやりのワイドリムのホイールとの相性がいい。エアボリュームがあるので、同シリーズ特有の硬めのケーシングがもたらすカッチリした乗り味はいい方向にのみ働き、ブラックチリコンパウンドのしなやかさが際立つ。コーナーではよくグリップするのに、腰砕けにならずよく転がる。重量を加味しても、通常のリムと23Cの組み合わせよりワイドリムと25Cの組み合わせのほうが総合力が高いと感じた。

TIRE.01

FUSION 5 GALACTIK TUBELESS READY

フュージョン5ギャラクティックチューブレスレディー
1万500円（税抜）

重量 250g

IMPRESSION TIRE

レース志向のチューブレス

グリップ力や転がり抵抗の少なさ、耐久性などを高い次元でかねそなえるフュージョン5シリーズのなかでも、レース仕様のコンパウンドと軽量な補強材を組み合わせ、軽さも追求したハイ・パフォーマンスタイヤ。スピードを求める競技者向けのモデルで、チューブレスレディとクリンチャーの両仕様をラインナップする

SPEC
コンパウンド：HDF＞5.1　カラー：ブラック

100年以上の歴史を誇るフランスのメーカー

HUTCHINSON

［ハッチンソン］

問：ポディウム　www.podium.co.jp

転がり性能

01 FUSION 5 GALAGTIK TUBELELESS READY
02 FUSION 5 PERFORMANCE TUBELELESS READY
05 INTENSIVE2 TUBELELESS READY
04 FUSION 5 GALAGTIK CLINCHER
03 OVERRIDE38

耐パンク性

1890年に自転車用タイヤの生産を始めたハッチンソン。現在では石油メジャー、トータルグループのコンパウンド研究開発部門として、自転車用のタイヤだけでなく、軍事・航空宇宙関連のタイヤやゴム製品を生産している。

そんな各分野の専門家が研究・開発に携わり、105種類のコンパウンドを組み合わせ、実験室で13万km、実走行4万kmにおよぶテストを経て誕生したのが、2017年モデルのフュージョン5シリーズ。5という数字には、グリップ、転がり抵抗、耐久性、耐パンク製、快適性という5つの性能を高いレベルで満たすという意味が込められている。

レースモデルのギャラクティック、耐久性を強化したパフォーマンス、あらゆるコンディションに対応するオールシーズンの3モデルをラインナップ。あらゆるサイクリストの要望に応える。

TIRE.03

OVERIDE

オーバーライド38
6800円(税抜)

重量
350g

グラベル向けの太めサイズ

2017年ニューモデル。700×35C、38Cという太めサイズのロード用タイヤで、グラベルライドにおすすめ。クリンチャー仕様とチューブレスレディ仕様をラインナップする

SPEC
サイズ：700×35C、700×38C

TIRE.04

FUSION 5 GALACTIK CLINCHER

フュージョン5ギャラクティッククリンチャー
9600円(税抜)

重量
205g

最高峰のクリンチャー

チューブレスレディモデルと同様に、転がり抵抗が少なくグリップ力にすぐれたレース仕様のコンパウンドを採用。ハッチンソンのロードレーシングクリンチャータイヤのハイエンドモデル

SPEC
コンパウンド：HDF＞5.1　カラー：ブラック　他のサイズ：700×23C

重量
315g

TIRE.05

INTENSIVE2 TUBELESS READY

インテンシブ2チューブレスレディー
9800円(税抜)

信頼性の高い全天候型タイヤ

信頼性と耐摩耗性にすぐれたコストパフォーマンスの高いタイヤ。ダブルコンパウンド採用であらゆる天候で高いパフォーマンスを発揮。トッププロチームの選手も練習に使用している

SPEC
コンパウンド：ダブルコンパウンド　カラー：ブラック　他のサイズ：700×23C、700×28C

重量
295g

TIRE.02

FUSION 5 PERFORMANCE TUBELESS READY

フュージョン5パフォーマンスチューブレスレディ
8800円(税抜)

ケブラーで耐パンク性能を強化

ピュアレーシングモデルのギャラクティックが持つ転がり抵抗の低さと優れたグリップ力はそのままに、ケブラー補強材を配することで耐パンク性能を強化。耐久性もかねそなえ、レースだけでなく、練習やロングライドにも使えるオールラウンドなタイヤに仕上がっている

SPEC
コンパウンド：HDF＞5.2　カラー：ブラック

FUSION 5 GALACTIK TUBELESS READY

チューブレスとは思えない軽快な走り

IMPRESSION

ロード用チューブレスタイヤは2007年に誕生した。チューブを使わないことで低圧にしてもリム打ちパンクが少なく、走りのダイレクト感があるなど、クリンチャータイヤにはないメリットも多いが、思ったより普及しなかったのはタイヤをはめるのにコツがいることと、ホイールなどのトータルで考えると重量面でそれほどメリットがなかったことがあげられる。

しかし、フュージョン5ギャラクティックのチューブレスレディは、700×25Cで250gという軽さを実現。これはクリンチャーモデルと軽量チューブの組み合わせとほぼ同じだ。走りも軽快そのもので、重量も転がりも軽い。グリップ力も申し分のないレベル。ウエット時にグリップを稼ぎたいときや、乗り心地を重視したいときなど、空気圧をやや低めにしてもコーナーで腰砕け感がなく、加速時のダイレクト感も損なわれない。さらに、チューブレスタイヤにしてはホイールに装着しやすかったのも好印象。いよいよチューブレスの大本命が現れた。

TIRE.01

FORMULA PRO TUBELESS RBCC

フォーミュラプロチューブレスRBCC
7600円（税抜）

IMPRESSION TIRE

重量 275g

進化した元祖チューブレス

新フォーミュラプロチューブレスの中核モデル。米ぬか由来の硬質多孔性炭素素材を配合したIRC独自のコンパウンドRBCCをさらに進化させ、旧モデル以上の転がりの軽さとグリップ力を獲得。軽量化を進めながら、トレッド面のワイド化で耐パンク性能も高め、ビード形状の見直しでホイールへのはめやすさも向上させている。

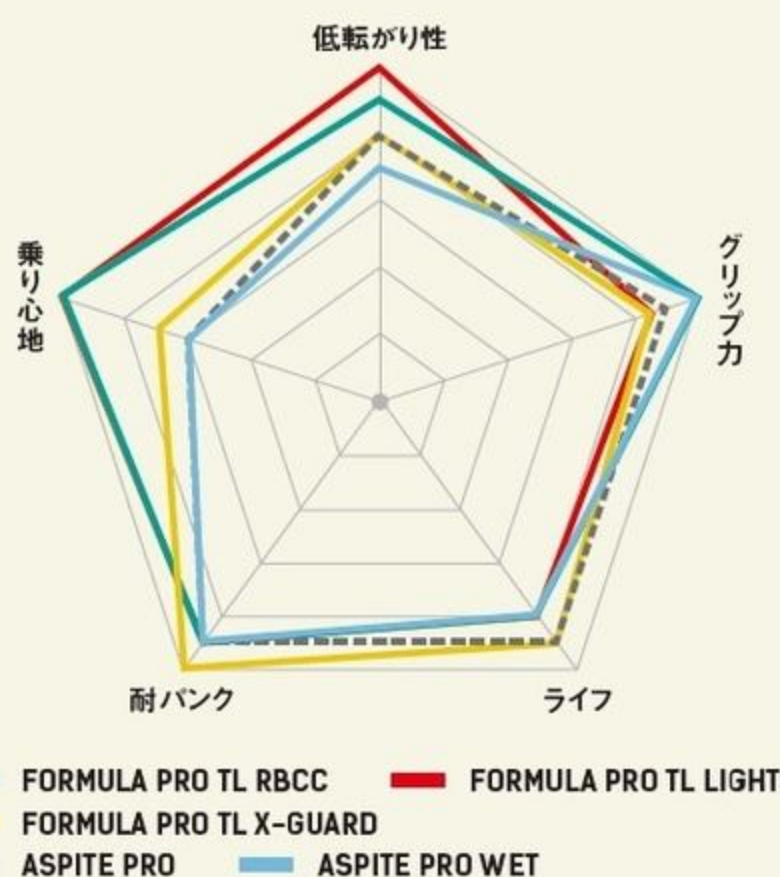
SPEC
コンパウンド：RBCC　カラー：ブラック　他のサイズ：700×23C、700×28C

チューブレスタイヤのリーディングカンパニー

［アイアールシー］
問：井上ゴム　www.irc-tire.com

25C TIRE IMPRESSON

低転がり性
グリップ力
ライフ
耐パンク
乗り心地

FORMULA PRO TL RBCC
FORMULA PRO TL LIGHT
FORMULA PRO TL X-GUARD
ASPITE PRO
ASPITE PRO WET

1926年に愛知県で創業し、以後90年間にわたって自転車のタイヤ&チューブを生産し続けてきたジャパニーズブランド、IRC。1997年には初代フォーミュラプロチューブレスをリリースし、ロード用チューブレスタイヤをいちはやく製品化した。

2017年モデルでは、同社がこの9年間で培ってきたロード用チューブレスタイヤのノウハウを結集した新フォーミュラチューブレスを発表。UCIプロコンチネンタルチームのNIPPO・ヴィーニファンティーニの協力のもと、ゼロベースで設計し、グリップ力向上、耐パンク性能アップ、路面状況をつかみやすいパターン設計という3つの課題をクリア。さらに、軽量化もはたし、ビードまわりの形状を最適化して組み付けやすさも向上させたという。チューブレスタイヤのリーディングカンパニーが放つ渾身の1本だ。

COLUMN

タイヤを外さずパンク修理

新商品、チューブレス専用の瞬間パンク修理剤「ファストリスポーン」1000円（税抜）。チューブレスの場合、パンクが悩みだったが、これで解決。パンクしたら、これをバルブに差し込み押すだけで、ムース状になったシーラントと空気を充填できる。1本50㎖タイヤ1本分

重量 300g

TIRE.03

FORMULA PRO TUBELESS X-Guard

フォーミュラプロチューブレスクロスガード
7600円（税抜）

Xガードベルトで耐パンク性能を強化

タイヤサイドまで全面をクロスガードというメッシュ状の耐パンク素材でカバー。新フォーミュラプロシリーズ最強の耐パンク性能を備えたモデル

SPEC
カラー：ブラック　他のサイズ：700×28C

重量 265g

TIRE.02

FORMULA PRO TUBELESS Light

フォーミュラプロチューブレスライト
7600円（税抜）

軽さに磨きをかけた軽量モデル

700×25Cで265gという軽さを実現したフォーミュラプロシリーズの軽量モデル。コンパウンドも転がりの軽さを重視したものに変更され、軽快な走りを実現

SPEC
カラー：ブラック　他のサイズ：700×23C、700×28C

重量 205g

TIRE.04

ASPITE PRO

アスピーテプロ
6200円（税抜）

耐パンク性能に優れた万能モデル

700×24Cと26Cという少し太めのサイズを展開するオールラウンドモデル。180TPIの軽量ケーシングの上に、サイドまで耐パンクベルトで覆いサイドカットを大幅に軽減

SPEC
カラー：ブラック　サイズ：700×24C、700×26C

TIRE.05

ASPITE PRO WET

アスピーテプロウェット
6200円（税抜）

安定のウェットグリップを発揮

基本設計はアスピーテプロと同じだが、排水性を考慮したパターンを採用した。また、米ぬかで作られる硬質多孔性炭素素材を配合したコンパウンドRBCCを採用し、ドライ・ウェットともに安定したグリップを発揮するハイグリップモデル

SPEC
コンパウンド：RBCC　カラー：ブラック　サイズ：700×24C

重量 205g

FORMULA PRO TUBELESS RBCC

路面への食いつきがよく、かつ軽い！

IMPRESSION

元祖ロード用チューブレスタイヤというべきIRCのフォーミュラプロチューブレスが、2017年モデルでリニューアルをはたした。開発にはNIPPO・ヴィーニファンティーニの選手たちも協力したといい、トレッド幅を拡大してサイドカット対策を強化するとともに耐パンク性能を高めたり、トレッドにパターンを配して限界域での挙動を感じやすくするなどの声が生かされたという。

試乗してみると、米ぬか由来のRBセラミック粒子を配合したRBCコンパウンドのもたらす粘りのあるグリップが強烈な印象。RBセラミック粒子はドライ路面ではスパイク効果を発揮し、ウエット路面ではさらに吸水力も発揮するため路面への食いつきがすばらしい。相反するようだが、転がりの軽さもなかなか。タイヤのケーシングの硬さによる変形の少なさや25Cという太めサイズであることもいい影響を与えているかもしれない。新フォーミュラプロチューブレスは、確実に進化をとげている。

TIRE.01

POWER COMPETITION

パワーコンペティション
7800円(税抜)

IMPRESSION TIRE

重量 215g

全方位に進化した新モデル

2016年の春に新登場したハイエンドクリンチャータイヤ。モーターサイクルのモトGPで培われたテクノロジーを生かして開発された新コンパウンドを採用。グリップ性能を損なうことなく、非常に低い転がり抵抗を実現している。ケーシング下には新開発のアラミド繊維を配置することによって耐パンク性能を13%向上させた

SPEC
カラー：ブラック　他のサイズ：700×23C

フランスが誇る世界屈指の歴史的タイヤメーカー

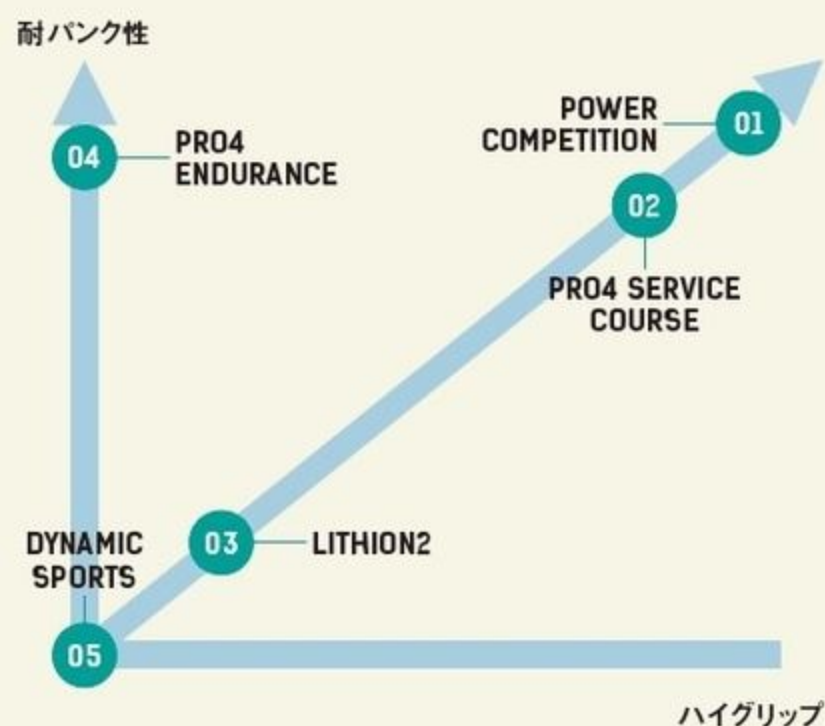
MICHELIN

［ミシュラン］

問：深谷産業　www.fukaya-sangyo.co.jp／日直商会　http//nichinao.jp

耐パンク性

04 PRO4 ENDURANCE
POWER COMPETITION 01
02 PRO4 SERVICE COURSE
03 LITHION2
DYNAMIC SPORTS 05

ハイグリップ

世界屈指の総合タイヤメーカーとして知られるミシュラン。その歴史は1889年に自転車用のタイヤ製造から始まっており、1980年代にはチューブラータイヤ中心だった自転車競技界にクリンチャータイヤを普及させるなど、自転車用タイヤの歴史を作ってきたブランドだ。

クリンチャータイヤ普及の礎を築いたミシュランが、2017年モデルで満を持して投入したのがクリンチャータイヤのハイエンドモデル・パワーシリーズ。レース向けのコンペティション、ツーリング向けのエンデュランス、ハイグリップタイプのオールシーズンの3モデルを展開し、それぞれの使用条件に最適な専用のコンパウンドを採用している。

これまでのハイエンドだったプロ4シリーズも継続され、さまざまな個性を持つモデルがラインナップされることになる。

重量
235g

TIRE.03
LITHION2
リチオン2
3500円(税抜)

軽量化を進め グリップ力も向上

価格と性能のバランスに優れたミドルグレードタイヤ。旧モデル品と比べ10gの軽量化と25%ものグリップ力向上を実現している。23Cもラインナップ

SPEC
カラー：ダークグレー、レッド、ブルー、イエロー（25Cはダークグレーのみ）
他のサイズ：700×23C

重量
215g

TIRE.02
PRO4 SERVICE COURSE
プロ4サービスコース
7100円(税抜)

高性能を誇る 定番モデル

根強い人気の定番モデル。センターには剛性の高いコンパウンド、ショルダーにはグリップ力の高いコンパウンドを配し、グリップ力と転がりの軽さを両立

SPEC
カラー：ブラック、シルバー、レッド、ホワイト、デジタルブルー、ブルー、グリーン（20C、25Cはブラックのみ） 他のサイズ：700×20C、700×23C

重量
305g

TIRE.05
DYNAMIC SPORTS
ダイナミックスポーツ
2200円(税抜)

長寿命が売りの エントリーモデル

ミシュランのロード用タイヤで最も安価なモデル。耐摩耗性に優れ、長寿命を実現。通勤ライドや街乗りにもおすすめ。カラーバリエーションの豊富さも魅力

SPEC
カラー：ブラック、ブルー、ホワイト、レッド（25Cはブラックのみ） 他のサイズ：700×23C

重量
245g

TIRE.04
PRO4 ENDURANCE
プロ4エンデュランス
6500円(税抜)

耐久性にも優れる 高性能モデル

ダブルコンパウンドで優れた耐摩耗性とコーナリンググリップを両立する高性能モデルながら、ナイロンブレーカーによってパンクやサイド切れを大幅に低減

SPEC
カラー：ブラック、グレー、イエロー、レッド、ブルー（25Cはブラックとグレー、28Cはブラックのみ） 他のサイズ：700×23C、700×28C

POWER COMPETITION

プロ4シリーズのよさを受け継ぎ、正常進化

IMPRESSION

ミシュランの新ハイエンドクリンチャータイヤ、パワーシリーズ。コンペティション、エンデュランス、オールシーズンとラインナップがある。プロ4でいうところのコンプSC、エンデュランス、SCのような感じだ。パワーコンペティションは25Cを展開することや重量（25Cで215g）から、プロ4SCの後継と言ってよいが、同社の実験では同モデルの25Cに対してライダー＋バイクで80kg、時速45kmで40km走ったときに10Wも少ない力で走れるとの結果が出ている。モーターサイクルの最高峰、モトGPで培った技術を生かし、転がり抵抗を低減しながらも高いグリップも実現している。

試走の第一印象は、プロシリーズに通じるしなやかな乗り味とそれを生かした粘りを感じさせるグリップ感が健在である、ということ。スピードを乗せていくと、転がりの軽さも実感できた。これまでのプロシリーズとガラッと乗り味が変わっているということはなく、よさを受け継ぎながら正常進化を遂げたという印象だ。

Panaracer

TIRE.01

RACE L EVO3

レースLエボ3
5410円(税抜)

重量
200g

IMPRESSION TIRE

安心して使える軽量モデル

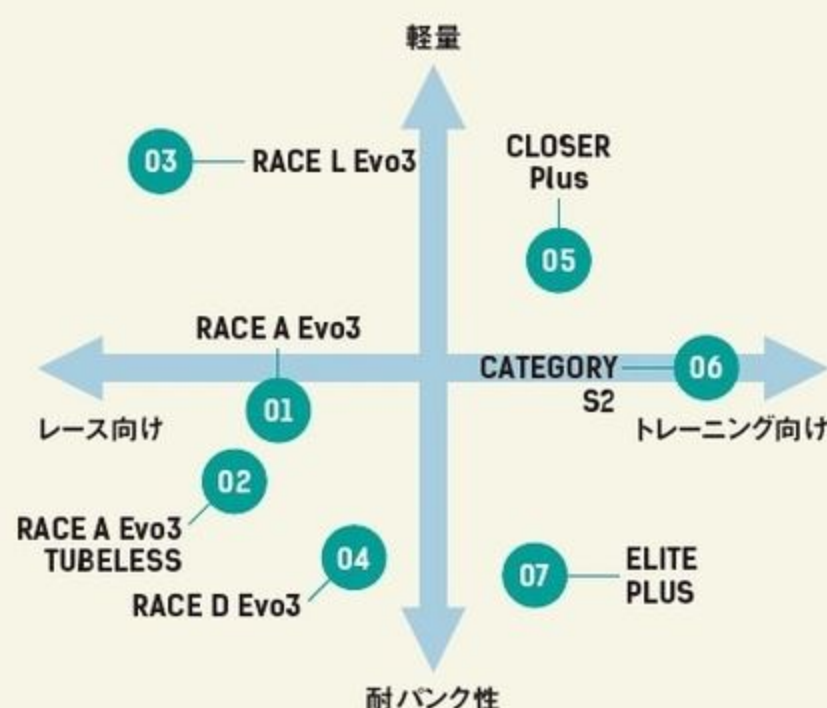
レースシリーズ中最軽量を誇り、ヒルクライムやタイムトライアルなどで威力を発揮する軽量モデル。トレッド下部に配する耐貫通パンク素材を「PTベルト」から「プロタイトベルト」に変更し、ヒルクライム以外でも安心して使える軽量モデルに進化。オールコンタクトトレッドシェイプで、コーナリング時の接地感も良好だ

SPEC
コンパウンド：ZSGデュアルコンパウンド　カラー：黒
他のサイズ：700×20C/23C/28C

国内外で活躍する日本ブランドの雄

PANARACER

［パナレーサー］

問：パナレーサー　http://panaracer.co.jp

日本が誇るタイヤブランド・パナレーサー。日本国内で開発・生産が行われ、Jプロツアーの有力チーム・宇都宮ブリッツェンをはじめとするサポート選手からのフィードバックを製品作りに生かすまさにメイド・イン・ジャパンのタイヤは、これまでにJプロツアーをはじめ、海外のレースでも実績を上げている。

そんな日本のものづくりの王道を行く最高峰のレーシングタイヤがレースシリーズ。オールラウンドモデルのA、軽量モデルのL、耐パンク性能を強化したDの3モデルを展開し2016年モデルからはクリンチャーだけでなく、チューブラーやチューブレスの各仕様も展開。盤石の態勢を整えた。

いずれのモデルも転がりの軽さやグリップ性能だけでなく、耐パンク性能を備える。どんな環境でも安定して実力を発揮できるからこそ、選手の信頼もあついのだ。

COLUMN

グラベルキングという新機軸

舗装路から未舗装路まで走破できる新コンセプトタイヤ、グラベルキングシリーズ。耐久性に優れたコンパウンドと、軽量なコードの組み合わせで長距離でも疲れない。オンロード寄りのミックスパターンとオフロード寄りのブロックパターンSKをラインナップ。グラベルキングSK 700×26C 4858円（税抜）

重量 250g

TIRE.04

RACE D EVO3

レースDエボ3
6173円(税抜)

レースの走行性能と高耐パンク性

レースシリーズの優れた走行性能はそのままに、耐カット性能にも優れる3Dケーシングと高い耐パンク性能を誇る「プロタイトベルト」を組み合わせたモデル

SPEC
コンパウンド：ZSGデュアル　カラー：茶　他のサイズ：23.28C

重量 330g

TIRE.03

RACE A EVO3 TL

レースAエボ3チューブレス
7860円(税抜)

万能チューブレスタイヤ

レースAの優れた基本性能はそのままに、チューブレスタイヤのメリットを最大限発揮できるよう開発されたモデル。低圧での乗車時もパンクに強いのが特徴

SPEC
コンパウンド：ZSCデュアルコンパウンド　カラー：黒　他のサイズ：700×23C

重量 240g

TIRE.02

RACE A EVO3

レースAエボ3
5410円(税抜)

あらゆるレースシーンに対応

強さと軽さを兼ね備え、あらゆるレースシーンに対応するオールラウンドモデル。エボ3では「プロタイトシールド」を採用し、耐パンク性能が向上

SPEC
コンパウンド：ZSCデュアルコンパウンド　カラー：黒、赤、青　他のサイズ：700×23C、700×28C

重量 300g

TIRE.07

ELITE PLUS

エリートプラス
3048円(税抜)

耐久性抜群のトレーニングタイヤ

走行性能と耐久性のバランスに優れたトレーニングタイヤ。旧モデルよりケーシングの糸密度を高め、トレッドも20%厚くして耐久性と耐パンク性能を向上させた

SPEC
コンパウンド：ZSGコンパウンド　カラー：黒、赤、青、黄
サイズ：700×23C

重量 270g

TIRE.06

CATEGORY S2

カテゴリーS2
2286円(税抜)

26Cモデルが新登場

カラーが豊富でコストパフォーマンスに優れ、気軽に使えるロードタイヤ。旧モデルよりベースケーシングのカーカス密度を増し、耐パンク性能と耐久性が向上した

SPEC
カラー：黒、白、灰、紫、青、空色、緑、黄、橙、赤、桃（26Cは黒、青、赤、白のみ）　サイズ：700×23C、700×26C

重量 220g

TIRE.05

CLOSER PLUS

クローザープラス
3381円(税抜)

軽さと強さを備えた中堅モデル

気軽に軽快な走りを味わえる軽量ミドルグレードタイヤ、クローザーの後継モデル。「PRベルト」で耐パンク性能を強化し、軽さと安心感を高い次元で両立した

SPEC
コンパウンド：ZSGコンパウンド　カラー：黒、青、赤、白、黄（20Cは黒のみ）　サイズ：700×20C、700×23C

RACE L EVO3

IMPRESSION

軽量タイヤとは思えない総合力の高さ

レースLはオールラウンドモデルのAと比べると700×25Cでは40gも軽い。それなのにプロタイトシールドを採用して旧モデルより24%も耐パンク性能を強化。安心して使える軽量タイヤであることが最大の特徴だ。

走りも軽い。これはコンパウンドの性質よりもタイヤの軽さがもたらす車輪の外周部の軽さによるところが大きく、これに25Cの転がりの軽さも加味されて相乗効果として現れている。コーナーでバイクを倒したときの接地感を高めるためにトレッドセンターがやや尖っているオールコンタクトスレッドシェイプを採用していることも、直進時の走りの軽さにつながっているかもしれない。

コーナーではオールコンタクトスレッドシェイプと粘りのあるコンパウンドが高いグリップ力を発揮。バイクを倒し込んでも安定感があり、安心してコーナーを攻められた。決して上りや一発勝負用のタイヤではなく、限りなくオールラウンドに近い総合力を持っている。

TIRE.01

SCHWALBE ONE

シュワルベ ワン
7200円（税抜）2017年価格

ロードタイヤの最高峰

重量 225g

IMPRESSION TIRE

シュワルベのロード用クリンチャータイヤのフラッグシップ。抜群の転がり性能と最高の耐久性を高い次元で両立したワンスタートリプルコンパウンドを採用。耐パンク層としてVガードを採用し、トレッドとタイヤサイドの境目を強化することで、耐パンク性能、サイドカット対策も強化

SPEC

コンパウンド：ワンスター　カラー：ブラック　他のサイズ：700×23C、700×28Cほか

ラインナップをさらに強化した信頼のドイツブランド

SCHWALBE

［シュワルベ］

問:ピーアールインターナショナル　www.g-style.ne.jp

転がり性能

レース向き PRO ONE 02

レース向き ONE 01

03 DURANO ロングライド向き

04 LUGANO エントリー・トレーニング向き

耐パンク性

世界一の販売量を誇るツーリングタイヤ、マラソンを筆頭に幅広いラインナップを展開し、ヨーロッパ屈指の自転車用タイヤブランドとして知られるシュワルベ。2017年モデルのロード用タイヤは、レーシングモデルの定番であるワンシリーズを継続し、ミドルグレードのデュラノ、ルガノなどのエントリーグレードのラインナップを強化している。

ニューモデルは、耐摩耗性にすぐれるベーシックモデル、ルガノのコンパウンドの耐久性をさらに強化し、トレッドを補強したルガノエンデュランス。デュラノやルガノは人気の25Cモデルに新色を追加し、カラーバリエーションが豊富になった。

レーシングモデルからベーシックモデルまでラインナップも充実するシュワルベの25Cタイヤ。用途に応じて最適なモデルと好みのカラーを選べるのは魅力だ。

重量
245g

TIRE.03
DURANO
デュラノ
5800円（税抜）2017年価格

定番の25Cモデルに新色登場

耐久性とグリップ力のバランスに優れ、エンデュランスロードにお薦めの定番モデル。人気の25Cモデルに新色が登場し、カラーバリエーションがさらに充実

SPEC
コンパウンド：デュアル　カラー：ブラック、ホワイトストライプ、レッドストライプ、ブルーストライプ　他のサイズ：700×23C、700×28Cほか

重量
255g

TIRE.02
SCHWALBE PRO ONE
シュワルベプロワン
1万1000円（税抜）

チューブレスイージー対応モデル

転がりの軽さに定評のあるワンスタートリプルコンパウンドを採用。シーラントを使ってチューブレスイージータイヤとして使うことでさらに走行抵抗を低減

SPEC
コンパウンド：ワンスター　カラー：ブラック　他のサイズ：700×23C、700×28Cほか

重量
350g
ワイヤービード

TIRE.05
LUGANO ENDURANCE
ルガノエンデュランス
2400円（税抜）

ルガノの耐久性をさらに強化

耐摩耗性に定評のあるルガノをベースに、コンパウンドの耐久性を高め、トレッドを補強したエンデュランスモデル。ロングライドから街乗りまで対応

SPEC
コンパウンド：シリカ　カラー：ブラック

TIRE.04
LUGANO
ルガノ
フォールディング　3900円（税抜）
ワイヤービート　2400円（税抜）

耐久性の高いベーシックモデル

耐久性の高さに定評のあるベーシックモデル。25C使用にカラーバージョンが登場。ワイヤービードのベージュスキンはクラシックレターの特別仕様となる

SPEC
コンパウンド：シリカ　カラー：ブルーストライプ、レッドストライプ、ホワイトストライプ、イエローストライプ、ベージュスキン　他のサイズ：700×23Cほか

重量
280g
フォールディング

重量
350g
ワイヤービート

SCHWALBE ONE

転がりの軽さに優れ、バランスもいい優等生

IMPRESSION

シュワルベのロードレーシングタイヤの最高峰として3シーズンめを迎えるシュワルベワン。2017年モデルでは、クリンチャーモデル、シーラントを入れることでチューブレスイージーとして使えるシュワルベプロワンに加え、新登場のチューブラー・シュワルベプロワンHTもラインナップに加わった。

肝心の乗り味は、シュワルベのハイエンドロードレーシングタイヤらしく、軽快さが際立っている。とくに加速時にはそれほど脚を使わなくてもスピードにのせられ、そこからの巡航も体感的に少し楽に感じた。これは転がり抵抗の低減を重視したワンスタートリプルコンパウンドや25Cというやや太めのサイズであることの恩恵だろう。

それでいてグリップも必要十分なレベルにある。ハイグリップタイヤのような粘り着く感じはないが、コーナーでのグリップ感も自然な感じで把握しやすい。欠点の見当たらない優等生的なタイヤだ。

あなたのベストモデルがわかる

今、注目のサイクルトレーナー

CYCLE TRAINER

天候に左右されずにバイクに乗れたり、短時間でトレーニング効果を実感できたり、レース前のウォーミングアップに使用したり、さまざまなメリットがあるサイクルトレーナー。今、注目のモデルを紹介しよう！

TEXT：猪俣健一／山﨑理恵（本誌） PHOTO：猪俣健一

Profile

ワイズロード志木店

川原建太郎さん

チームYのキャプテンを務める。現在も実業団E1クラスで走っている。ツール・ド・おきなわ市民210km完走。実走でもサイクルトレーナーを使う室内トレーニングでも、パワーメーターを使用したトレーニングに造詣が深い

Data

ワイズロード志木店

埼玉県志木市本町4-4-26
TEL.048-471-0069
営／月～金曜12:00～20:00
土・日・祝日11:00～20:00
休／水曜
http://ysroad.co.jp/shiki

トレーニングでもフィットネスでも効率よく乗れます

選択肢が広いので目的に合わせて選べる

「最近はすごくたくさんのモデルがでているので、細かいニーズにも応えてくれます。ですから、目的を考えて選んでいくといいと思います」と川原さん。目的は、だいたい①トレーニング、②フィットネス、③ゲーム性に分かれるそうだ。「トレーニングは、基本的にしっかりと負荷をかけられるタイヤドライブかハイブリッドローラー、負荷はかけられませんがフォームチェックやペダリングの練習なら3本ローラーがおすすめです。ビギナーや若くてのびしろのあるライダーなら安価で丈夫なモデルを選ぶといいでしょう。フィットネス目的であれば自然な走行感が得られるタイヤドライブの自重式やダイレクトドライブがいいですね。こちらは高価なモデルのほうが丈夫で走行したときに安定感があり、静粛性も高いです。ゲーム性を求めるならPCやモバイルを接続してオンラインで競争ができたりチャットができるモデルがいいでしょう。最近流行しているズイフトは手軽に始められるのでいいですね」

さらにどの目的でもパワーメーターを併用することで効果や楽しみが倍増するという。

目的に合ったサイクルトレーナー選び。詳細を教えてもらおう！

目的別でサイクルトレーナーを選ぶ!

トレーニング(パワーアップまたはスキルアップ)、フィットネス、ゲーム性に分けて、
それぞれに合ったサイクルトレーナーを川原さんが紹介する!
最適なタイプが見つかるはずだ!

Training トレーニング

ビギナーや若いライダーは安価なタイヤドライブ

タイヤドライブ(安価)

メリット とにかく安価で丈夫

デメリット 発展性や機能性に欠ける

目的が定まったらそれに合った高価なモデルを購入すればいい。軽量なのでレース会場でのアップに便利。老舗で信頼性が高いミノウラがいい。トラブルがあっても対応が早い

パワーアップならタイヤドライブ、ハイブリッドローラー

タイヤドライブ(固定式)

メリット 丈夫で安定した負荷がかけられる

デメリット 比較的音が大きい

マグネット式の負荷は振動音がやや大きいがしっかりと負荷をかけられる。ミノウラやプロチームも使用しているタックスがいい。フルード式は段階的な負荷調整ができないモデルが多いが、固定式のなかでは静粛性が高い

ハイブリッドローラー

メリット 持ち運びしやすく実走感が高い　デメリット やや高価

実走感と安定した負荷を備えている。アフターケアがいいミノウラ、上半身を使ったペダリングができるグロータック、持ち運びがしやすくレース前のアップ向きのフィードバックスポーツがある

スキルアップなら3本ローラー

3本ローラー

メリット もっとも実走に近い感覚で乗れる

デメリット 負荷がかけられない

競輪選手用は別として、通常の3本ローラーは負荷がかけられないが実走感が高い。フォームチェックやペダリングスキルを上げるには最適

Column

パイオニアのパワーメーターを併用する

「ビギナーでもパワーメーターを購入する人が増えています。パイオニアのパワーメーターならパワートレーニングのほか、ペダリング解析もでき、ダイレクトなパワーデータでズイフトを楽しめます」

Fitness フィットネス

走行感を重視したタイヤドライブ(自重式)や ダイレクトドライブ、バイクに優しいリムドライブ

タイヤドライブ(自重式)

メリット 燃焼系トレーニング向き

デメリット 負荷がかけられない

実走感が高い自重式がいい。パワートレーニングを必要としないので、負荷がかけられないことには問題ない。ミノウラから自重式と固定式の切り替えが簡単にできるニューモデルが登場

ダイレクトドライブ

メリット 清粛性が高く、実走感もある

デメリット スペースが必要

予算も置くスペースもあるサイクリストにはベスト。静粛性が高く、実走感もある。価格や実用性、収納性のバランスがいいのはジェットブラック。PCと接続して自動で負荷調整をしてくれるタックスはかなり楽しめる

リムドライブ

メリット タイヤの減りがない

デメリット 負荷がかけられない

自重式のタイヤドライブに比べると、やや実走感に欠けるが、タイヤドライブより静かに走行できる。タイヤの減りがなくタイヤかすが出ないのも特長

Game ゲーム

話題のズイフト(Zwift)を導入しよう

ズイフト対応モデル

メリット オンラインでつながった仲間と楽しく乗れる

デメリット 充実した機能を求めると高価

サイクルトレーナーとアプリ(月10ドル)を使って、オンラインでバーチャル走行ができるズイフト。アントプラス送信機能があるサイクルコンピューターなどがあれば多くのサイクルトレーナーでも参加可能。パワーメーター導入でトレーニング効果がアップ。対応のサイクルトレーナーの上位モデルはコースを選択するだけで、負荷調整を自動的に行ってくれる

no. 01

Brand

MINOURA

【 ミノウラ 】

問：深谷産業　www.fukaya-sangyo.co.jp

ハイエンドからフィットネスまで使用目的に最適化したモデルをラインナップ

● Model

LIVE RIDE LR961

ライブライドLR961

4万2000円（税込）

ペダリング練習に最適な自重モードと、パワー練習に最適な固定モードが切り替えられる新型フレームを採用。負荷装置はスムーズなペダリング感覚と最大829Wの高負荷（Hレンジ40㎞/h走行時）を実現するツインマグユニット。高強度なトレーニングが可能

● Spec

●重量：12.3kg
●付属品：マグライザー3／専用クイックリリース

フレーム売りもあり！

手持ちのタイヤドライブ式負荷ユニットを流用できるフレーム単体も発売。価格は2万3000円（税込）

● Other Model

LIVE RIDE LR541

ライブライドLR541

3万6500円（税込）

上位モデルと同様のフレームを採用して、自重式と固定式を切り替えられる。マグネット式負荷ユニットによりナチュラルなペダリングが可能で、パワー練習にも使用可能だ

ここがNEW！　自重モードと固定モードを簡単に選べる！

右／ツインマグユニットは、ほかのモデルよりも35％も高い負荷を実現する左／スイング構造の新型SWフレームはレバーによるロック機構を備えており、解除すれば自重モードとして、ロックすれば固定モードとして使用できる

新フレームが可能にするさまざまなトレーニング

品質に優れるジャパンブランドとして多くのサイクリストから支持されるミノウラ。注目のニューモデルは革新的な新型SWフレームを採用したLR961とLR541だ。このSWフレーム最大の特長は自然な走行感が得られる自重モードと、一定の負荷で踏める固定モードをレバー操作のみで簡単に切り替えられる機構を設けたこと。これによりフィットネスから高回転・高負荷トレーニングまで、幅広い目的に対応している。さらに従来モデルよりも重量を増し、静粛性を高めて振動も抑制。

Model

LIVE RIDE LR341

ライブライドLR341

2万7000円(税込)

旧モデルのU字フレームからマグライドフレームに変更することで、対応エンド幅を拡大した。収納時はマグライザー Gを持ち手として使用することが可能で、重量も6.2kgと軽量。レース会場などのウォーミングアップにも使用可能だ

Spec

●重量:6.2kg　●付属品:マグライザーG/専用クイックリリース

ここがNEW!

ピストからロードバイク、MTB(26"、27.5"、29")まで対応!

マグライドフレームの採用により。対応エンド幅を110㎜から最大148㎜にまで拡大した。これによりロードバイクはもちろんのこと、ピストバイクやMTB(26、27.5、29インチ)でも使用することができる

ここがNEW!

持ち運びしやすい6.1kg!

シンプルな構造によって、コンパクトに折りたためる。重量も6.1kgと軽量化を達成。持ち運びに便利な手提げタイプの専用キャリングバッグも付属して、レース会場にも手軽に持ち運ぶことができる

Model

HYBRID ROLLER FG-220

ハイブリッド ローラー FG-220

3万9000円(税込)

フロントフォークで固定するハイブリッドローラーにも新型が登場。固定式トレーナーの安定性と3本ローラーの実走感が持ち味だ。負荷は240ワットでオンかオフを切り替えることが可能で、オフモードはフィットネス感覚で乗ることができ女性にも最適だ。

Spec

●重量:6.1kg　●付属品:専用キャリングバッグ

またツインマグユニットを搭載したLR961は最大829Wの高負荷を実現し、ハードなトレーニングが可能だ。LR541はスキルアップしたいユーザーに最適なモデルとなる。従来モデルのタイヤドライブトレーナーを所有するユーザー向けに、アップグレード用のフレーム単体も発売される。

レース会場などに持ち運びやすいモデルにも新型LR341が登場。強度と剛性を兼ね備えたマグライドフレームを新採用して、対応エンド幅も110㎜から148㎜まで拡大された。

昨年発売されたハイブリッドローラーにも軽量化したFG-220が登場した。

no. 02

Brand

FEEDBACK SPORTS

【 フィードバックスポーツ 】

問：ミズタニ自転車　www.mizutanibike.co.jp

携帯性と実走感に加え、対応バイクも幅広いモデル

使用イメージ

折りたたみ時

206mm

184mm

654mm

● Model

OMNIUM PORTABLE TRAINER

オムニウムポータブルトレーナー

5万5000円(税抜)

フロントフォークでのマウント方式と、実走感に優れる大径ローラーを採用した。軽量でコンパクトに折りたたむことができるが、バイクスタンドで培った技術が生かされており、展開時はしっかりとした安定感と静粛性を発揮。レース会場だけでなく自宅でのトレーニングにも使用できる

● Spec

●重量：6kg(本体+クイックシャフト)　●付属品：アクスルコンバーター、クイックシャフト、専用トートバッグ

ここがPOINT　クイックリリースとスルーアスクルの両方に対応!

対応フォークは9㎜クイックのほか、100㎜幅の12㎜スルーアクスル、100㎜と110㎜幅の15㎜スルーアクスルと多岐に渡る。ロードからクロス、MTBをカバーする

ワークスタンドで培った確かな信頼性

軽量かつコンパクトながら素早いセッティングが可能なポータブルトレーナー。その名のとおり、レース会場などに手軽に持ち込むことを想定したモデルだが、日常のトレーニングにも対応できる性能と強度、さらに静粛性も備える。3本ローラーに匹敵する実走感と、多くのジャンルのバイクに対応する汎用性も持ち味だ。

もともとフィードバックスポーツは、ワークスタンドやバイクスタンドで知られ、プロメカニックからも厚い信頼を得ているメーカーだ。当然のことながらポータブルトレーナーにも、ワークスタンドで培った信頼性や耐久性が生かされている。

右／折りたためば付属する専用トートバッグにコンパクトに収納することができる　左／中央部のバーには、さまざまなホイールベースのバイクに対応できる調整機構を備える。ロードバイクはもちろんのこと、シクロクロスやMTBなど、さまざまなバイクで使用可能だ

no.03

Brand

JETBLACK

【 ジェットブラック 】

問：東商会　www.eastwood.co.jp

静粛性に優れた80㎜アルミドラム採用

高い静音性と優れた実走感を両立するのがオージーブランドであるジェットブラックのコンセプト。固定式よりも実走に近いトレーニングが行えるのが3本ローラーの魅力で、上級者に多く支持される。その半面、前後輪とも設置して、反響もしやすいためノイズが大きくなりがちなのがデメリットといえる。これを解決するためにR1は、80㎜径のアルミローラードラムを採用して静粛性を獲得している。同社の固定ローラーと同様にiOSとアンドロイド対応スマートフォンアプリも付属して、リアルタイムのデータを把握しながらトレーニングに打ち込める。

ここがPOINT

スムーズな走行感で走行音も静かなのがうれしい！

タイヤが滑ることなく安心して走ることができる。走行音も固定ローラーの静粛性を売りにしたものまではいかないが、3本ローラーとしては十分に静かといえるレベルだ。（本誌・山口）

右上／前輪部分はホイールベースに合わせて調整が可能　右上／アルミローラードラム表面にはタイヤのスリップを抑える細かな縦溝加工を施している　右下／２つ折りが可能な低重心フレーム

● Model

R1

アール1

2万8000円（税抜）

静粛性に優れタイヤのスリップを防止する縦溝を設けた80㎜径のアルミローラードラムによって優れた実走感を生み出す。回転部にはシールドベアリングを使用し、スムーズな回転とメンテナンスフリーを実現した。コストパフォーマンスに優れるのもポイントといえる

● Spec

●重量：11㎏

折りたたみ時

510mm

740mm

170mm

実走感はそのまま、静穏性が高い3本ローラー

MINOURA　FEEDBACK SPORTS　JETBLACK　Tacx

スマホと連動させて手軽にトレーニングができる

Brand no.04

Tacx

【 タックス 】

問：日直商会　www.nichinao.jp ／インターマックス　www.intermax.co.jp

ここがPOINT　専用アプリは機能が充実している

Tacx Cycling appと接続することで、さまざまなコースのバーチャル走行が可能。出力も表示され、効率的なパワートレーニングもできる。近日中にTacx Cloudというサービスが開始される予定

使用時

450mm

670mm

650mm

使用イメージ

Model

FLUX

フラックス

11万3000円（税抜）

インタラクティブトレーナーをより身近にしたモデル。ダイレクトドライブ方式で静粛性に優れる。専用アプリと接続すればツール・ド・フランスなどのコースを再現した走行が可能で、トレーニングのモチベーションも高まる。最大で10%のヒルクライムを再現した走行が可能だ

Spec

●重量：21kg

専用アプリと接続して広がるトレーニング

タックスが積極的に取り組むのが、専用のアプリケーションやズイフトなどと、PCやタブレット、スマートフォンを介して接続し、実在するコースのバーチャル走行などを可能とするインタラクティブトレーナーだ。フラックスはダイレクトドライブ方式のミドルグレードで、コストパフォーマンスに優れ、上位モデルのネオスマート（20万7600円／税抜）と比較して下りの再現機能などが省かれる。ANT+とブルートゥーススマートでの通信に対応し、専用のアプリケーションを組み合わせることで、より楽しんでトレーニングをすることができる。

右／機能を最大限に生かすためには家庭用電源に接続し、アプリと連携させることが必須となる。電源へ接続しなくても通常のサイクルトレーナーとして使用可能　左／モーターを使用した上位モデルに対して、エレクトリックマグネット採用で優れたコストパフォーマンスを実現した

株式会社エーゼット
TEL. 06-6911-0070
エーゼット 検索
価格は予告なく変更する場合がございます

▶http://www.az-oil.jp
¥1,000以上のご注文で送料無料!
※一部地域を除く

ネットショップも充実!
・AZホームページ ・楽天市場店
・Yahoo!店 ・Amazon店
※Amazon店・Yahoo!店は1コから送料¥0のため単価が異なる場合がございます

AZチェーンルブ最高峰。

Blc-007 BANK

ここ一番の勝負に!!

For HILL CLIMB

タイムトライアル/決戦/競輪
ロードレース・トラックレースに

特殊添加剤 & 極圧剤
含有率 50%以上

競輪用に開発された自転車チェーン専用のプレミアム潤滑剤。

競輪選手用
耐水タイプ

品番:SA022 5ml(税別)¥500
品番:CH121 50ml(税別)¥1,143
品番:CH120 15ml(税別)¥762
品番:CH122 70ml(税別)¥555

BCL-005 チェーンルブ セミウェット

音鳴り防止と軽やかな走り

ウェットルブとドライルブの長所を併せ持つ、セミウェットタイプのチェーンルブです。"べとつかず、飛び散りにくい"に加え、浸透性、防錆性、(水置換性/バリウムフリー)、潤滑持続性に優れ、使用感、作業性抜群のスプレーです。

バリウムフリー
・合成エステル
・MCA 配合
・フッ素樹脂配合

品番:CH173 70ml(税別)¥555

オンロード/オフロード兼用

自転車・バイク・自動車・カート・産業機械などのチェーンの潤滑に

究極の潤滑防錆浸透スプレー CKM-001 超極圧・水置換

ワイヤー・ベアリング・駆動部などで性能を発揮!!

自転車・バイクほか あらゆるチェーンに

焼付きや金属摩擦を防ぎ、優れた潤滑効果を発揮します。高荷重および水がかかる箇所にも使用でき、過酷な状況下でも潤滑効果が持続します。

潤滑性 極圧性
浸透性 水置換性
耐摩耗性 防錆性

日本で、世界で、機械工具やエンジンの「現場」を支える

塩素バリウムフリー!!
環境と安全面に配慮しています

FALEX試験結果
<高荷重下での潤滑測定>

CKM-001	20020N!!
他社A	3122N
他社B	2548N
他社C	1850N

※他社同クラス製品との比較

厳選された極圧剤と添加剤配合により、超強力な極圧潤滑性能が備わっています!!

品番:AZ611 70ml(税別)¥369
品番:AZ610 420ml(税別)¥1,380

BGR-006 レーシンググリース

レース用に最適な本格極圧グリース

品質安定性の高いベース油を使用し、極圧剤と防錆剤を有効に配合しました。摩擦面に極圧膜が生成されることにより、摩擦抵抗を抑え、過酷な環境下でも滑らかな走行が長期間持続します。

品番:BG092 15g ¥400(税別)
品番:BG093 50g ¥700(税別)

BGR-006 極圧剤・防錆剤 配合
ちょう度 2号
●使用温度範囲 −30〜+200℃

BGR-004 セラミックグリース

べたつきが少なく、潤滑効果が持続

高性能のオレフィン系合成油をベースに、セラミック粉末ボロンナイトライドを贅沢に配合した高性能グリース。温度変化に強く、低温下でも安定した潤滑性を発揮します。

BG080

セラミックベアリングに最適

品番:BG080 ジャバラ20g(税別)¥340
品番:BG082 15g(税別)¥340
品番:BG081 ジャバラ40g(税別)¥490
品番:BG083 50g(税別)¥600

ちょう度 2号
●使用温度範囲 −50〜+200℃

BGR-003 マルチパーパス 3号 / BGR-005 2号

耐水性、付着性に優れています

水分の侵入を防ぐため、雨天時の走行に強く、潤滑効果が長期に渡って持続します。自転車のメンテナンス全般に使用可能な万能グリースです。

PAO配合グリース!
●使用温度範囲 −20〜+130℃

BGR-003
ちょう度 3号
品番:BG062 15g(税別)¥370
品番:BG063 50g(税別)¥647

BGR-005
ちょう度 2号
品番:BG072 15g(税別)¥370
品番:BG073 50g(税別)¥647

失敗しない! 強力コーティング!! キレイが長持ち!!

撥水
洗車後、すぐに使えます! 水をはじいて、汚れをよせつけない!!
耐久性抜群!

BCT-001 AQUA SHINE COAT アクアシャインコート

ぴかぴか! ガラス系コーティング

100ml/品番:AU901 200ml/品番:AU902

100ml/品番:AW001 200ml/品番:AW002

洗車後、すぐに使えます!
上品な光沢感!

BCT-002 AQUA SHINE WAX アクアシャインワックス

ツヤツヤ! カルナバWAX配合

光沢 スプレーして、拭くだけで本格WAXコーティング!

株式会社エーゼット 大阪市鶴見区茨田大宮1-7-59 TEL 06-6911-0070 E-mail info@az-oil.com

SENA SMART CYCLING HELMET

SENAの違いを耳で聴いてください

Bluetooth通信によるサイクリングエクスペリエンスの革命

セナ スマート サイクリング ヘルメットを紹介します。
サイクリング専用に設計されたスマートヘルメットは最先端の Bluetooth 通信技術とQHDカメラを搭載しています。Bluetooth4.1技術であなたのスマホとつながり、さらに内蔵インターコムシステムにより、最大4人の仲間と同時におしゃべりが可能です。
あなたの走行を妨げることなく、お気に入りの音楽が、電話の着信が、そしてアプリからのフィットネスデータが、最高のスピーカーから聞こえてきます。

重要な情報にアクセス

様々なサイクルセンサー情報を聞きながら、
常に最高のパフォーマンスを

自転車に乗る時間をより一層豊かなものにするスマートヘルメットを作りたいと思い、思いつく限りのアイデアを盛り込み、デザインしました。Bluetoothでペアリングしたお気に入りのスマホ内のサイクリング用アプリからは、センサーと連動して走行中のあなたの心拍数、ケイデンス、速度、そしてパワーメーターなどの、あなたのフィットネス、またサイクリングに関する情報をあなたのサイクリングを邪魔せずに応援し続けます。

全ての瞬間を撮る

ヘルメット一体型カメラが、「その瞬間」を逃しません

ヘルメットの中央に位置したカメラで撮った動画は、あなたと仲間が味わった「その瞬間を」お茶の間で再現します。
SmartAudioMix機能を使えば、スマホからのメディア音声とあなたの声とが、録画した映像の中で流れます。
QHD(1440p)またはFHD(1080p)の画質で約2時間の録画が可能です。

多機能デザイン、簡単な操作

溢れるほどの機能が、
流線型デザインの中にすべて収まっています

この流線型で、驚くほど軽量なデザインのスマートヘルメット内には、溢れるほど多くの機能が詰め込まれています。左側には Bluetoothやインターコム機能を操作する3つのボタンがあり、右側にはカメラ機能を操作する2つのボタンがあります。さらに便利にお使いいただくために、スマホにSena Headsetアプリを入れる事により、サイクリングセンサーからの基本情報や、スマートヘルメットの設定が簡単にできます。
Sena Cameraアプリを使えば、ビデオのプレビュー画面から確認したり、録画済みの動画を視聴できます。

Bluetooth Handlebar Remote Control(※)

あなたの指先で全ての操作を

革新的Bluetooth Handlebar Remoteを使えば、グローブをはめた指先でも、走行のリズムや安全を乱すことなく、ヘルメットの操作が手元で可能になります。

(※)別売となります。

いろいろなものとつながる、いろいろな可能性がうまれる

Sena Headset AppとSena Camera Appとで、
つながり、自由自在に

Sena Smartphone Appを使えば、スマートヘルメットの設定はあっという間に終わります。各種設定の変更、インターコムグループ設定、クイックガイド(英文)の参照を簡単に行えます。
Sena Camera AppはWifi経由で録画済みの動画を視聴したり、走る前のプレビューで画角を確認できます。

製品各部

(ご注意) ※ 本文は、2016年11月10日現在の内容になります。製品内容は断りなく変更される場合があります。 ※ 製品仕様、および最新の内容は、セナブルートゥースジャパン(SBJ)公式ホームページをご覧ください。 (20161110)

GIRL'S KEIRIN

ガールズドリームトーナメントに42選手が集結！

ケイティ・マーシャンが優勝！

短期登録制度によりオリンピックメダリストも参戦して盛り上がるガールズケイリン
今回42名によるトーナメントレースを制したのは、
リオデジャネイロオリンピックスプリント銅メダリストのケイティ・マーシャンだ！

TEXT & PHOTO：猪俣健一

ゴール前でマーシャン（5）が、ここまで全勝のフォーゲル（2）をとらえて、ガールズ42人の頂点に立った

◎大会名／オッズパーク系ガールズドリームトーナメント
◎開催日／11月4日（金）～6日（日）
◎開催地／東京都・調布市京王閣競輪場

メダリストどうしのゴールスプリントはマーシャンに軍配！

1／万全の体勢で決勝に臨んだ3選手。手前からリ・ケイシ、マーシャン、フォーゲル　2／決勝戦にふさわしいレースが展開された。有終の美を飾ったマーシャンは後方から自分のレースを組み立てた　3／最終ホームから発進した奥井迪がマーシャンとフォーゲルにかわされるものの3着と粘った

短期登録制度によりリオ五輪メダリストをはじめ4人の海外選手が出場したガールズケイリン。10月2日の弥彦からスタートしたレースも京王閣競輪場のガールズドリームトーナメントでファイナルを迎えた。このレースは2レースで行われる通常のガールズケイリンとは異なり、42人の選手による合計6レースのトーナメント制で行われる形式だ。海外選手も全メンバーがそろう最初で最後のレースで、多くの観客が京王閣競輪場に詰めかけた。

決勝に駒を進めたのは予選と準決勝をともに1着でゴールし、ここまで全勝を守ったリオ五輪スプリント金メダリストのクリスティナ・フォーゲルと香港のリ・ケイシ、リオ五輪スプリント銅メダリストでイギリスのケイティ・マーシャンに、日本人選手4名を加えた7名だ。

決勝の最終周回でトップに立ったのは京王閣が地元の高木真備、すかさず奥井迪が前に出て、さらにフォーゲルとマーシャンが抜け出す激しいレースが繰り広げられる。その結果、ゴール前でフォーゲルを差し切ったマーシャンが優勝を決めた。3着には7着も覚悟した早めの勝負に打って出た奥井が粘った。追い上げを狙ったリ・ケイシは、抜け出すことができず6着に終わった。

優勝のマーシャンは「難しいレースだったが勝ててうれしい。日本でのレースは予想ができない展開で楽しかったし興奮した。日本に来られたことが幸せだった。また走りたい」と、ガールズケイリンのレースを振り返り、再度の来日を望んでいた。

FMラジオ公開トークショー＆ビギナー向け教室開催！

EVENT INFORMATION

決勝が行われた11月6日には競輪初心者を対象としたスペシャルイベントが開催された。前半はアニメ「弱虫ペダル」にも出演する声優の野島裕史さんと短期登録制度で来日中のリオ五輪ケイリン銀メダリスト、マティエス・ブフリ選手によるFMラジオの公開トークショー、後半は競輪を初歩から学べるガールズケイリンビギナー教室と充実の内容だった。競輪場を初めて訪れた参加者がほとんどで、楽しいトークと目の前で繰り広げられるガールズケイリンの迫力のレースを堪能していた。

滞在中に京都や富士山、築地市場などを訪れ、日本食や日本のアニメも大好きだというブフリ選手の素顔が垣間見えたトークショーの模様は「サイクリスト・ステーション　ツアー・オブ・ジャパン」TOKYO FM 12月16日（金）夜7時30分ほか18局で放送。

日本での生活から、レースへの取り組み方などで盛り上がった。リオ五輪ケイリン銀メダリストのトークショーは必聴の内容だ

かしこく買う

良質中古バイク

デキるサイクリストは選んでいる！

ロードバイク買い取り・販売専門店「クラウンギアーズ」。全国どこでも、自宅のパソコンやスマホから安心の良質中古バイクを提供してくれるプロショップだ。あなたにピッタリの愛車がきっと見つかるはず！

TEXT：友廣睦（本誌）　PHOTO：大星直輝

より低コストでハイスペックなバイクを手に入れるには、良質な中古バイクを買うのが正解だ。そんなおいしい話があるの？なんて思うかもしれないが、クラウンギアーズならそれがかなう。

徹底した品質管理と、全国どこでも購入・買い取りできる安心のサービスは、スペックアップを狙うライダーだけでなく、初めてロードバイクを買うビギナーにとってもうれしい。また、豊富な在庫と適切なアドバイスをくれるスタッフによって、予算や好みに合わせたパーツアッセンブルだってできる。購入したバイクは6カ月保証付きで、アフターも安心だ。

いま乗っているバイクの下取りもカンタンなので、乗り換えにも効果的なクラウンギアーズ。あなたの新しいバイクライフを、ここで見つけてみよう。

クラウンギアーズが“買い”な4つの理由

REASON 1 豊富な在庫からセレクト

オンラインショップのほか、渋谷区にリアル店舗を展開。ところ狭しと並べられたバイクやパーツは、来店したお客さんが「新品かと思った！」というほど徹底的にメンテナンスされている。ウェブで商品を見つけてから、実物を見て購入していくユーザーもいるとか。まさに中古アイテムを取り扱うプロショップで、商品状態やスペックもスタッフがしっかりと案内してくれるのでビギナーも安心できる

REASON 2 高品質な中古バイクのみを提供

すべてのバイクは自転車安全整備士によってメンテナンスされる。消耗品は交換し、必要であればグリスアップをするといったこだわりが、ほかの中古ショップにはない魅力だ。また、ほかのプロショップと同じくフィッティングも行っているため、安心感が高い。在庫は流動的だが、運がよければ「あのとき欲しかった！」という良品が出てくることも。憧れの一台をリーズナブルに買うという、かしこい買い方だ

REASON 3 すべて安心のオンライン取引き

リアル店舗に行けないユーザーでも、左下記載のHPからカンタンに購入、買い取りできる。わかりやすいサイズ表記や、最大30点にもなる商品写真によって、ウェブからでもしっかりと状態を確認できるのがうれしい。また、顔の見えないオンライン取引きでも、一部上場企業だから安心だ。ぜひ一度チェックしてみよう

REASON 4 下取りでさらにおトク

出張買い取りや発送買い取り（沖縄と離島を除き箱代/送料無料）を行っているのもポイント。万が一買い取り金額に納得がいかなった場合は、返送料なしでキャンセルできるので、気軽に取り引きできるのだ。さらに走行距離や状態に関わらず設定価格で買い取りしてくれる「ワンプライス買取」も実施し、自宅にいながらよりおトクに取り引きできる

DATA

クラウンギアーズ

東京都渋谷区千駄ヶ谷3-12-15
佐野ビル1F
TEL.03-5770-8022 ／
0120-04-2020
Mail. info@crowngears.com
営／11:00～20:00　休／火曜
www.crowngears.com
※オンラインストアは365日24時間営業

あのモデルがこの価格!?
イチオシ良質中古品!

クラウンギアーズで販売している実際の中古アイテムをいくつか紹介しよう。型落ちといっても、ほぼ最新といってもいいようなモデルがたくさん。完成車とパーツを組み合わせてカスタムしたり、バラ買いでそろえたりすることもできる。HP上には詳細なスペックも記載されているので安心だ。こまめにチェックしておくと、うれしい掘り出しものが出てくるかも!?

¥198,500
［新品の参考価格］280,800円

ITEM_1
カンパニョーロ・
ボーラワン
35チューブラー
（現行モデル）

ITEM_2
トレック・
エモンダSL6
（2016モデル）

¥258,000
［新品の参考価格］366,120円

ビギナーも上級者も
しっかりご案内します

スタッフ
金久保諒三さん

おもにメカニックを担当するかたわら、Jエリートツアーで走るリアルサイクリスト。自身の経験をフル活用し、幅広くわかりやすいアドバイスを提供する

¥33,800
［新品の参考価格］50,371円

ITEM_3
フィジーク・シラノ00ハンドルバー
スネーク（現行モデル）

¥238,000
［新品の参考価格］354,240円

ITEM_4
デローザ・ヌーボクラシコ
（現行モデル）

INFORMATION

11月19日〜12月18日は
渋谷区クラウンギアーズ店舗で
週末限定イベントを開催!

土/日	中古完成車、フレーム、ホイール購入ご検討の方を対象にもれなく価格交渉のご相談を承る「中古大商談会」
土	初心者でもできる「輪行講座」
日	ロングライド時のパンクに困らない「タイヤチューブ着脱講座」

詳細はHPへ ▶ www.crowngears.com

※上記価格はすべて税込です

Cycle Mode International 2016

サイクルモードインターナショナル2016

日本最大級の自転車フェスティバル、サイクルモードが今年もやってきた！初披露となる新製品から、さまざまな体験型ブースまで目白押し。そこで見た2017年注目のバイク&アイテムたちを徹底レポート！

TEXT：友廣睦（本誌） PHOTO：大星直輝／編集部

ブースも新製品もしっかりチェック☆

data

開催日：2016年11月4日（金）〜6日（日）
開催地：千葉県・幕張メッセ
主催者：サイクルモード実行委員会

1／シックスホイールスタイルは、愛車×クルマで行く遊びを提案 2／珍しいクラシックバイクも注目を集めた 3／入口付近のメジャーブランドエリアは圧巻 4／アドリ・ファンデルプールが乗ったエディメルクスの実車 5／最終日はスターライトクロスのコースで試乗会を実施

スポーツ自転車界のいまが濃縮された アツくてハッピーな3日間

新たな「未来」を提案

世界中のスポーツバイクブランドが一堂に集まり、見てさわって、試乗も楽しめるサイクルモード。今年は2万7000人以上のギャラリーが会場を訪れた。

近年、大手ブランドの出展が少なくなってきた感があったが、今年はスペシャライズドが復活し、チームスカイをスポンサードするピナレロをはじめ、国内外の人気ブランドが会場を沸かせた。

多様化するスポーツ自転車愛好家たちへの提案として、これまでにない試みも多く行われた。なかでも海外ではすでにメジャーとなっているeバイクや、ヴィンテージバイク、クルマ×自転車というシックスホイールスタイルのブースは、新しい価値観として来場者の目にとまったことだろう。

また、屋外フィールドも充実していた。幕張新都心エリアでは、初の公道開催レース「JBCF幕張新都心クリテリウム」が行われ、グレイトアースとコラボした都市型サイクルイベントや、恒例となったスターライトクロスも大盛況だった。

スポーツ自転車での遊びを、とことん満喫できた3日間。そのアツい様子をレポートしよう。

ケッタマンもやってきたぞ!

6／試乗会も大盛況。ふだん乗れない高級バイクにギャラリーは大興奮　7／本誌でも活躍中の日向涼子さん。トークショーには多くのファンが集まった　8／ウエアラブル端末などを体感できるデジタルギアゾーン　9／話題のeバイクも多数出展。スポーツ自転車の未来を予感させた　10／職人が作るハンドメイドバイシクルも注目。レベルは小柄な女性が乗りやすい650Cロードを発表した

CUBE

もはやヒット間違いなし!?
ドイツの総合バイクメーカー

ロードからMTB、トライアスロンまで豊富にラインナップする巨大ブランドが日本上陸。洗練されたグラフィックと高いコストパフォーマンスで、幅広い層から支持されそう。国内の取り扱いモデルは現状未定。今後の情報に要注目だ。問：塩野自転車スポーツ事業部 http://shionosport.jp

PINARELLO

待望のドグマXライトや
プロ選手の実車を展示

今年も大活躍したフルームやウィギンスを豪華に押し出し、黄色いブースで注目を集めたピナレロ。国内初披露となるドグマXライト（上）や、リオ五輪のトラック＆オムニウムで金メダルを獲得したエリア・ヴィヴィアーニ選手の実車（下）を展示。問：カワシマサイクルサプライ www.riogrande.co.jp

Cycle Mode International 2016

2017年のイチオシアイテムが勢ぞろい!

サイクルモードで国内初披露される新製品はたくさんある。
また、雑誌やネットで見たものを、間近で見られるのがこのイベントの醍醐味だ。
ここではとくに注目したいイチオシアイテムを紹介しよう。

SHIMANO

リリースまであと少し!
期待のR9100系デュラエース

一般ユーザーにとっては初お披露目だった新型電動デュラエース。油圧式ディスクブレーキ対応の電動STIレバーや、パワーメーター内蔵クランクが展示されていた。Di2モデルは2017年1〜2月発売予定。ウエアやシューズも注目されていた。問：シマノ自転車お客様相談窓口 www.shimano.co.jp

CAT EYE

明るさはそのままで
名作ボルトをより手軽に

ビギナーからハードユーザーまで高い信頼性を誇るライト、ボルトシリーズ。人気モデルの100と400にリチウムイオン充電池仕様の新モデルが登場した。バッテリー交換はできないが、カンタン着脱できるラバーバンドとコンパクトなボディで、リーズナブルなのがうれしい。問：キャットアイ www.cateye.com

CHERUBIM

競輪で培った技術が光る
本格派ピストフレーム

海外からも評価が高いケルビムの新モデルは、コロンバス・エアプレーンを採用したトラックバイク。マットブラックに新しいグラフィックの新ロゴがクールだ。性能はプロレベルだが、一般のオーダーも可能。問：今野製作所 www.cherubim.jp

CAMPAGNOLO

生まれ変わった
新ボーラウルトラTT

最新のカーボンファイバーテクノロジーを搭載した、レンズ形状の新型フルカーボンディスクホイール。ドライブサイドと反ドライブサイドともに断面を薄くし、エアロダイナミクスを大幅に向上。ウイングホイールのロゴをフィーチャーしたグラフィックだ。問：カンパニョーロジャパン www.campagnolo.com

brand 10

CERVELO

世界中が注目する トライアスロン専用の怪物マシン

もはや自転車とは思えないほど強烈なインパクトのP5Xも、初の実車展示で注目を集めた。一体型ストレージやディスクブレーキ、輪行に便利な分割式ハンドルを備え、ポジション調整もしやすいオリジナル機構を満載。トライアスリートならずとも乗ってみたい。問：東商会 www.eastwood.co.jp

brand 11

KABUTO

エアロ効果と通気性に特化した 新型エアロヘルメット

待望のシールド付きエアロヘルメット、エアロR1を参考出品したカブト。オートバイ用ヘルメットで培った技術により、すぐれたエアロ効果とヘルメット内部がムレない高い通気性を実現。来場者からの意見を反映して、今後製品化される予定だ。問：オージーケーカブト www.ogkkabuto.co.jp

brand 07

DE ROSA

斬新すぎるグラフィックをまとう プロトスのニューモデル

初公開の新型プロトスは、素材と形状の見直しによって、20～25%の軽量化と20%の剛性アップを達成。ロゴを散りばめた斬新なデザインは、もともとプロトタイプのためのカモフラージュ柄だったが、好評だったため販売が決定したという限定モデルだ。問：日直商会 www.derosa.jp

brand 08

BENELLI

イタリアンブランドの 電動バイクが日本上陸

100年以上の歴史をもつイタリアの老舗オートバイメーカー、ベネリ。その電動バイクが日本に上陸した。新しいトレイルライドの提案をすべく、2つのMTBモデルをリーズナブルに展開。シティ用のミニベロモデルやクロスバイクモデルなども参考出展していた。問：プロト www.benellibike.jp

SENA

カメラとスピーカーを搭載した スマートヘルメット

brand 12

アクションカメラとマイクロフォン、スピーカーを搭載し、ブルートゥースによって気軽に会話できる。仲間とのツーリングや、ライディングスクールなどでも活躍しそうだ。発売時期は未定。問：セナブルートゥースジャパン（インターソリューションマーケティング）http://senabluetooth.jp

GUERCIOTTI

社長のグエルチョッティ氏が ファンたちと交流

brand 09

今年から代理店が替わったグエルチョッティは、2017年の先行モデルを発表。イタリア本社からグエルチョッティ氏が来日し、製品をアピールするとともにファンと交流。写真はグエルチョッティ氏イチオシのフラッグシップ、エクリプス64-14。問：ミズタニ自転車 www.mizutanibike.co.jp

Cycle Mode International 2016

ツーリングで使いたいニューアイテム

ロードバイクの楽しみ方のひとつとして、定着しつつあるツーリング。
よりラクに、スタイリッシュに走れるアイテムも続々登場だ。
編集部が気になったユニークなアイテムもピックアップ！

1／日本の旅スタイルにベストなオーストリッチの新サドルバッグ。サイズ感がナイス（アズマ産業 www.ostrich-az.com） 2／スタイリッシュなブルックス待望のヘルメット。街乗りにもオススメ（ダイアテック www.diatechproducts.com） 3／オーダーメイドにも対応するマッドマンは、ツーリング車としても人気上昇中（アバブバイクストア www.abovebike.com） 4／オリンピアの足元も支える新発想のインソール。自転車用モデルを初出展（トム・カンパニー www.tomcom.jp） 5／ゴアテックス採用のビンディングシューズ。これで冬のライドも安心だ（ウインクレル www.wslc.co.jp） 6／最近はめずらしいトリプルギヤ。山岳ライドにオススメ（スギノエンジニアリング www.suginoltd.co.jp） 7／リーズナブルにツーリング車を組めるダボス。カラーオーダーも可能だ（深谷産業 www.fukaya-sangyo.co.jp） 8／10φのボルトを打ち込んでも穴を塞ぐという、驚異のシーラント（宝商 http://hosho.ne.jp） 9／参考出品のインターチェンジハブ風機構。フリーを分割して、後輪をカンタン着脱できるので輪行に便利（ファイブリンクス http://5links.jp）

こんなのもあった!? 編集部注目のユニークアイテム

Unique ❶
BOMA×TCD

幅広い層から人気のジャパンブランド、ボーマと、東京サイクルデザイン専門学校（TCD）がコラボ。学生によるカラーデザインコンペティションを行い、最優秀デザインを実際に販売することが決定。モデルはC-1で、すでに注文が入ったとか。問：ボーマ www.boma.jp

Unique ❷
SPRAY.BIKE

フレームやホイールをカンタンにペイントできるユニークなスプレー。48色展開の特殊な塗料で、1缶でフレーム1本分を塗れる。約1時間で乾燥するので作業性が高く、アイデア次第でオリジナリティあふれるカスタムペイントが可能だ。問：トライスポーツ www.trisports.jp

Unique ❸
ALBEDO 100

スウェーデン発の、人体に無害な反射スプレー。水洗いで落とせる無色タイプ、水に強いグレー色、動物にも使えるタイプを展開。ジャージやバイクにサッと吹き、ナイトライドを安全に楽しもう。問：ドゥーブジャパン www.albedo100.jp

Unique ❹
TOKYO SANESU

オリジナルブランドのワンバイエスからはオフセットを調整できるカーボンフォークが、ディズナからはクランク長を調整できるクランクが登場。いずれもフィッティング用ショップツールとして販売予定。問：東京サンエス http://tsss.co.jp

Unique ❺
DE ROSA

親日家としても知られるデローザファミリーのクリスティアーノ氏とニコラス氏が今年もやってきた。初日にはウーゴ・デ・ローザ氏とファンがスカイプで生交流するイベントが行われ、大いににぎわった。問：日直商会 www.derosa.jp

Unique ❻
TCD

東京サイクルデザイン専門学校の学生が制作した「ワーキングバイク」。後輪の上にあるタンクに洗濯ものと洗剤を入れると、走行しながらぐるぐるとタンクが回って洗える仕組み。問：東京サイクルデザイン専門学校 http://tcds.jp

COLUMN

スターライトクロスも大盛況！

幕張海浜公園の特設コースで行われた「スターライトクロス幕張」。3回めの開催となった今回は、15カテゴリーのレースとナイトエンデューロ、弱虫ペダルライドなど、多くの選手とギャラリーでにぎわった。クライマックスはC1で、宇都宮ブリッツェンシクロクロスの小坂光と弱虫ペダルサイクリングの前田公平がアツいレースを展開した。問：スターライトクロス実行委員会 http://starlightcross.com

7秒差の激戦を制した小坂（中央）、2位前田（左）、3位竹内遼（右）。CL1は與那嶺恵理が坂口聖香を2秒差で下して優勝した

自分の、自分による、自分のための
比較インプレッション

2017 January

超個人主義！

自己ベスト PERSONAL BEST

カスタムにこだわるなら、クイックリリースは外せない。
軽く、美しく、そしてホイールをしっかりと固定できる機能性。
軽量クイックリリースのベストアイテムがこれだ！

TEXT：友廣睦（本誌）　PHOTO：村上修子／大星直輝

カスタム好きがこだわるパーツ、クイックリリース。地味なうえに走行性能にはあまり影響がないように思われるが、じつは低コストで軽量化でき、かつバイクのアクセントにもなる重要な存在だ。

軽さだけを求めるならカンタンだが、問題はレバーの固定力だ。スチールバイクのロードエンドなどでは、固定力が足りないと走行中にホイールがズレて怖い思いをすることもあるが、これを見極めるのはなかなかむずかしい。

そこで今回は、固定力が高いクイックリリースを、前後重量50g以下の軽量モデルに絞って比較してみた。さあて、マニアをうならせる名品に出合えるだろうか？

今月の自己ベスター

トモヒロ

カスタムからレストア、フレームビルドまでこなすイジリ派編集部員。走りは遅いが、社内のトライアスロン部に所属。2016年はエタップ・デュ・ツールをいちおう完走した。今回はクイックリリースを、ヲタク目線で徹底インプレする

Theme

固定力バツグンのクールな軽量クイックリリースを探せ！

POP PRODUCTS

QUICK RELEASE

1万3000円（ホワイト/税抜）、1万2000円（その他カラー/税抜）〔ポッププロダクツ/クイックレリース〕

問：ゼータトレーディング　www.zetatrading.jp

メイドインスイスの高品質アクセサリーを展開する、ポッププロダクツ。某軽量ホイールメーカーのクイックリリースの生産も手がけるなど、たしかな技術力をもつメーカーだ。

細いレバー形状や削り込まれたナット、フロントのみシャフトをアルミ製にするなど、随所にこだわりが見てとれるスペック。重量は36gで、既存のクイックリリースのなかでも最軽量クラスだ。いっぽう最大許容重量は120kg未満で、見た目以上にタフな設計もポイント。発色のいいアルマイトカラーが魅力で、カスタム好きには欠かせないアイテムだろう。

意外と知られていないのは、この手の軽量クイックは「レバーを軽く締めた後に、時計まわりにレバーを回して固定する」のが正しい使い方だということ。ハイエンドのカーボンバイクから細いシルエットのスチールバイクにも似合う、精巧かつエレガントな高級クイックリリースだ。

精巧なつくりが魅力の超軽量クイック！

SPEC.
- 重量：F/15.5g、R/20.5g（編集部実測）
- シャフト素材：F/アルミ、R/チタン

Point!

5.4mm

52.5mm

レバーはやや短めだが、チタン製で頑丈な作り。指で力をかけやすいように、先端部分がやや膨らんでいる。まさにそぎ落とされたデザイン

Color Variation

Good!

シャフトはフロントがアルミ製、リアがチタン製。中心部分を細くし、徹底的に軽量化。ネジのピッチを細かくしてナットの緩みを防止する工夫も◎

Bad!

完成度の高い作りだが、しいて言えば、反レバー側のナットに緩み止めのOリングがないのが減点。あえて備えていないのだろうが、ちょっと気になる

Tomohiro's Comment

軽さで選ぶなら断トツNo.1!

自己ベスト

DIXNA

STICK TITAN HUB QUICK RELEASE

5300円（税抜）〔ディズナ/スティックチタンハブクイックリリーズ〕

問：東京サンエス　http://tsss.co.jp

オリジナリティあふれる商品を多数展開するディズナは、東京・上野にあるメーカー＆ディストリビューター、東京サンエスのオリジナルブランド。このクイックリリースは、リーズナブルかつ豊富なカラバリで人気のアイテムだ。

レバーにアルミとカーボンを採用したハイブリッド構造で、バイクのイメージを損ねないシンプルなシルエットが特徴。チタンシャフトを採用し、重量43gと比較的軽量だ。こちらもレバーを軽く倒してから、時計回りに回して固定するタイプ。レバーを締めたときにロゴが上側にくるような配置にするなど、パッと見ただけでは気づかないような、こまかい気配りがされている点がディズナらしい。

独特のアルマイトカラーは、ディズナのカラーパーツにベストマッチするもの。ほかのブランドにはない色味を、アクセントとして取り入れるカスタムもおもしろそうだ。

カーボンが映えるシンプルデザイン！

SPEC.
●重量：F/20.5g、R/22.5g（編集部実測）
●シャフト素材：F&R/チタン

5.0mm
55.5mm

Point!
長さはそこそこあるが、まっすぐの棒状で、比較的細めのレバー。フレームとの間に透き間ができやすく、緩めるときに指をかけやすい

Color Variation

Good!
反レバー側のナットにローレット加工がされ、回しやすい。エンドへの当たり面のギザギザがやや斜めになっていて、食い込みやすくなっているようだ

Bad!
破損の心配はないのだが、強い力をかけるとカーボン部分がややしなる印象。しっかり締め込まなければ、ロードエンドではズレてしまう場合もあった

Tomohiro's Comment

デザインとコスパのバランス力がよし！

自己ベスト

TNI

SHAVED QUICK LEVER

3800円（税抜）〔TNI/シェイブドクイックレバー〕

問：トライスポーツ　www.trisports.jp

マニアなら忘れちゃいけないTNI（Technology Needs Idea）。ツボを押さえた商品展開で、なによりすぐれたコスパが魅力。ディズナのクイックリリースと似たスペックだが、こちらはレバー部がすべてアルミ製だ。前者との重量差はあまりない。

レバーがアルミ製なので、気持ちの問題かもしれないが、締め込むときの不安は小さめ。さらに先端に向かってカットアウトされたレバー形状で、倒し込むときに手のひらを当てやすいという工夫がされている。アルマイトカラーとの2トーンで、デザイン的なアクセントになっているともいえる。

コストをあまりかけずに軽量化したい！というときにはバッチリだが、細かい点では作りが簡素化されていると感じた。ただ、デメリットというよりは、コストを重視するうえで省略したというイメージで、好みで選んでいい範囲だろう。ある意味、ニーズをよく理解しているからこそ生まれたスペックだと思う。

コスパNO.1のカラフルクイック！

Point!

先端が平たいレバー形状で、ストレートドロップエンドなら、手のひらでぐっと締め込んで固定可能。回す場合は、指への当たりがやや痛い

6.1mm

56.0mm

Color Variation

SPEC.

●重量：F/22.0g、R/24.0g（編集部実測）
●シャフト素材：F&R/チタン

Good!

レバーのサイドをカットアウトしただけなのだが、手のひらとの接地面積が増え、棒状のレバーよりも締め込みやすい。デザイン的にもシャープな印象

Bad!

反レバー側のナットがつるっとしていて、指への引っかかりがやや弱い印象。気にならないという人もいるはずなので、好みで判断していいだろう

Tomohiro's Comment

軽さと固定力の費用対効果は高い！

自己ベスト

TOKEN

TK221 HERO

6900円（税抜）〔トーケン/TK221 ヒーロー〕

問：東商会　www.eastwood.co.jp

アンダー50gという条件にギリギリ食い込んだのは、軽量パーツブランドとしても人気が高いトーケン。重量だけを比較すればほかに軍配が上がるが、固定のしやすさについては、なかなか期待できるのではないだろうか。

じつはトーケンのホイールセットにも同梱されていて、軽量クイックリリースにありがちな「レバーを回して固定する」のではなく、一般的なクイックリリースと同じように、レバーをぐっと締め込むだけで高い固定力を発揮。手のひらに広く接する独特な形状のレバーは、サメの尾ひれをイメージしたもので、エアロダイナミクスも追求したデザインになっている。

そして、チタン製シャフトにもオリジナリティが詰め込まれ、レバー部の重量増を見事に解消しつつ、ステンレスシャフトと同等の強度を実現した。エンドを選ばずにしっかりと固定できるメリットは、ライディング中の高い安心感につながるはず。

Point!

比較的長く、先端が扇状に広がったレバー形状。一般的なクイックリリースと同じ感覚で使えるので安心感が高い。女性も扱いやすそう

21mm

59.4mm

SPEC.

●重量：F/25.0g、R/24.5g（編集部実測）
●シャフト素材：F&R/チタン

Color Variation

Good!

Y型断面で軽さと強度を両立したYカットチタンシャフト。見えないところにメーカーの技術が光り、マニア心をくすぐる。これは意外といいかも

Bad!

唯一気になるのは重量だが、十分軽量な部類に入るスペックではある。レバーやナットの形状を見直して、さらに軽量化できるのかが気になる……

Tomohiro's Comment

実用性と安心感の高さはピカイチ！

これに決めた！ 本誌・トモヒロの

自己ベスト

固定時の安心感とデザインのバランスが決め手！

個人的にだが、モノ選びはまず見た目が最優先で、その次に軽さや機能を考えるのがいつものパターン。だが今回は、走行中にホイールが動いてしまうことのほうがイヤ！ということで、確実な固定力を重視した。トモヒロの自己ベストは、やや重くてもすばやく確実に固定できるトーケンに決定だ。

だが正直なところ、他のパーツと同じように、クイックリリースも適材適所で選びたいのが本音。カーボンフレームでもスチールフレームでもひとつで使いまわせる安心感を求めてトーケンにしたが、たとえばストレートドロップエンドで軽さに特化したバイクを組むならポッププロダクツを選ぶし、リーズナブルに組みたい通勤号ならTNIやディズナを選ぶだろう。

いずれにしても、今回はマニアな比較だったと思う。だが、そのわずかな違いに気付けるか否か、そこにどういうこだわりをもつのかを考えるのが楽しかった。地味なパーツだが、なかなか奥深い。

TOKEN

TK221 HERO

OTHER MODEL

これも気になる！ クールな軽量クイックリリース

KCNC

ROAD GROOVING SKEWERS

［KCNC・ロードグルービングスキュワー］ 1万4800円（税抜）

問：ライトウェイプロダクツジャパン　www.riteway-jp.com

軽量パーツブランドの高級モデル

4つのグルーヴ（溝）カットデザインを施した、チタン製スキュワーを採用。やや太めのレバー形状と、固定力の高いナイロン繊維製シムによって、安定した締め込みが可能。全6色展開。重量36g

ADEPT

TI QUICK RELEASE

［アデプト・チタンクイックレリーズ］ 4500円（税抜）

問：マルイ　http://adept-works.com

スタイリッシュデザインが魅力

アーバンサイクリスト向けのアイテムを展開するアデプト。シンプルかつ洗練されたフォルムで、どんなバイクにも似合うデザインが魅力だ。カラーは豊富な6色展開で、コスパにもすぐれる。重量52g

PMP

T070 TITAN SKEWER

［PMP・T070 チタンスキュワー］ 8000円（税抜）

問：横浜山王スポーツ　www.sannowsports.jp

六角レンチで締める軽量クイックリリース

チタンやアルミの加工を得意とするイタリアンブランド、PMP。手持ちの携帯工具などで付け外しすればいいと思えば、こうしたシンプルな選択肢もあり。もちろん固定力はバツグンだ。全2色展開。重量47g

TOKEN

TK2341 ARSENAL

［トーケン・TK2341 アーセナル］ 1万1000円（税抜）

問：東商会　www.eastwood.co.jp

Yカットチタンアクスル採用でさらに軽い

レバーにカーボンと7075アルミニウムを採用し、さらにYカットチタンシャフトを組み合わせたトーケンの最軽量モデル。軽さ基準で比較すると、かなりリーズナブルでもある。全4色展開。重量36.2g

ロードバイク
一人旅
PLACE
18
370
海南駅
424
生石高原
184
あらぎ島
しみず温泉
480
湯浅駅

標高870m ススキの大パノラマを目指す

根性試しの和歌山ツーリング

関西随一のススキ野、生石高原。870mの山頂は360度の金色の大パノラマ
その風景を思い浮かべ目指した生石高原は、想像以上に遠い世界だった。
くじけそうになりながらも必死でペダルを回し続けたロードバイク激坂一人旅、ここにあり。

TEXT & PHOTO：高木陽奈子（本誌）

自分で見て知りたい世界 行くと決めたから行く

季節の変わり目というあいまいな時期も過ぎ、朝晩はすっかり冷え込んできたそんなとき、初のロードバイク一人旅の順番がまわってきた。少しでも暖かいところに行きたいなあと西の方に注目。紅葉が各地で見ごろをむかえているけれど、それとはまた別の秋を探しに行く旅にしようと決めた。

自分の目で見てみたい「これだ！」という目的地を目指し、その景色を頭に描きながら道中を楽しみたいと考えて見つけたのが、生石高原のススキ。和歌山県・有田郡有田川町に広がる高原で、最高地点である標高870mの生石ヶ峰では、視界をさえぎるものがなく最高の眺望だという。

峠が好きだと言いながら、そういえば最近は山を走っていない自分への挑戦としてもいいだろう。本格的に寒くなる前に行っておきたい場所でもある。

新大阪から特急くろしおで1時間あまり、和歌山県北部の海南駅からスタート。市街地を通る国道370号を数km進み、山あいの風景が目になじんできたら国道424号に入る。久しぶりに山道コースに突入した瞬間は、ぱっと気持ちが高ぶった。リズムよく軽々とペダルを回し、ぐんぐんと坂を上り、深く山に入っていく。平日の午前中、人影はなく静かだが、きらきらと光が差し込む陽気な山道をひとり無心で走るのは気持ちがいい。自然の景色を楽しみながら進んでいると、黒沢牧場の手前から次第に勾配がキツくなっていく。よし、いくぞ！と気合いをいれたものの、突然現れた激坂はずっと先までのびている。このときに「今日は大変な一日になりそうだ」と直感した。

最初の激坂を越えて黒沢牧場で一息つくと、そのあとはいったん下ってから再びゆるゆるとした上り坂になる。道の両脇にミカンの木が現れはじめ、顔の高さに迫ってくる。にぎやかなミカンたちが私を迎えてくれているようだ。そんな景色もここでの日常なのだと気がつき、自分が遠いところからやってきたのだと実感した。

そこからの道のりは、やはり忍耐のいる上り坂だった。ゆるゆると上っていたつもりが、いつのまにか、だらだらとした走行に変わっていた。道端にちらほらとススキの姿をみかけ、深まる秋をすぐそこに感じたが、目指す先にほんとうに黄金の世界が広がっているのか？と思うほど、行けども行けども同じ景色のまま。そして標識の「生石高原」という文字だけを信じて進んでいたところ、なんと「工事中　まわり道」の看板が目に飛び込んでくるではないか。下調べの段階ではわからなかった新しい情報に、思考が一時停止してしまった！

1／序盤の国道424号の上りでは、意気揚々とペダルを回していた。このあとに激坂の連続から逃れられなくなる辛さはみじんも予想していなかった　2／道の両脇にミカンが迫ってくる景色が続き、にぎやかな気分になる

ミカン色の山肌と有田川のせせらぎ
大自然を縫って見つけた和歌山の魅力

ひとりじめしたいほど美しい光の世界を見つけ

　一瞬立ち止まってしまったものの、気をとりなおして、案内に従って迂回ルートをたどる。今まで上ってきた道を引き返して下り、さらに新しい上り坂に入っていく。頭のなかにも、目に入る標識のなかにも「生石高原」の文字があり、いつたどりつけるかな、もうそろそろかな、と楽しみにしていた。

　しかし、たどりついたのはまたしても「工事中　まわり道」。それもさっきとは別の。朝はミカン色の景色に心を躍らせていたではないか。なぜ私はいまこんなにも焦っているのか。生石高原にはどうしても日が暮れるまでに行きたいと思っていた。夕暮れどきの黄金の光に揺れるススキといっしょに風を感じたかった。そのために朝早く出発し、こうしていくつもの坂を越えている、のに。

　日がかたむきはじめたことを気にして時計をみると15時半だった。3時間前と同じ場所をぐるぐるしているような気がする。焦る気持ちとともに「生石高原」が幻のなかに消えていくような錯覚を感じた。私は東京に戻って「生石高原もススキの大パノラマもありませんでした」と報告するのだろうか。編集長のきょとんとした顔が思い浮かぶ。

　せっかく上ってきた道を諦めてトボトボと引き返していると、坂の上から軽トラックが降りてくるのが見えたので、大きく手を振って呼び止めた。「生石高原ってどこですか!?」と尋ねた私はそうとう必死な顔をしていたのだろう。トラックに乗っていた老夫婦もあわててクルマから出てきてくれた。自分たちが下りてきた道を上れば生石高原にたどり着けると教えてくれた。ただし「えらくしんどい坂道やで!」と。

　それでも自分のなかでススキの大地がぐっと近くなった。日の入りが迫っていて、じりじりと焦る気持ちは消えないが、ここまで上ってきたのだから最後まで自分の脚でたどり着くしかない。あとひと踏ん張りなら!ともういちど自分にスイッチを入れ、これまでよりさらに勾配のかかった上り坂を踏み出した。

　たどり着いた生石高原の頂上は肌寒く、夕日が雲に見え隠れしていた。自転車を担いで駆けていくと、ススキの群れが穏やかに風に揺れていた。光をはじいてたわむれるススキは視界の奥までのびていて、まぶしいくらいだった。ここまでの道のりは、迷いながら、焦りながら、それでも楽しんでいたと思う。そう感じるのは、頭のなかにあった光景にこうしてちゃんとたどり着けたからだろうか。夕日が沈む前のこのタイミングを逃していたら悔しがっただろうか。

3／早朝の澄んだ空気のなか坂を下った。前日の夜に同じ場所にいたけれど、こんなに気持ちのいい景色が広がっていたとは……　4／宿の夕ごはんには、有田川でとれたアマゴの塩焼きが並んだ

しみず温泉「あさぎり」にはサイクルラックがあった。家族や仲間と楽しめる施設で、ひとりで訪れたのがもったいない！

湯浅町の重要伝統的建造物群保存地区は自転車からおりてのんびり散策したい。風情ある街並みのなかを歩いていると、ほんとうに醤油の香りが漂ってくる

二川ダム湖にかかる蔵王橋。水面をのぞくとくらっとしたが、昔はクルマが通行していたと知って驚いた

自転車と並んで歩きたい 伝統と文化が息づく町

うかうかしているといけないと思い、宿に向けて下りはじめたが、17時半には真っ暗だ。宿のある清水町までは下り基調で、そのころにはすっかり一日のライドを終えたような充足感でいっぱいだった。スタッフさんが、ヘルメットとサイクルジャージを身に着けかけこんできた私を見て、驚きながらも優しく迎えてくれたのは、しみず温泉「あさぎり」。美しい山並みと有田川のせせらぎに囲まれた滞在型の宿泊施設だ。地元和歌山の食材が並ぶ夕ごはんのあとは隣接するしみず温泉につかった。夕日とススキの光景を思い出していると、軽トラックのふたりの顔も浮かんだ。「自分の娘がこんな遠い場所でひとりで自転車で動きまわっていると知ったらびっくりするわ」と心配しながらも、応援してくれたのだった。

翌日は湯浅町を目指し、有田川に沿って下っていく。宿からほど近いあらぎ島は、日本の棚田百選にも選ばれた景勝地だ。稲刈り後のさっぱりとした姿のあらぎ島を展望台から見下ろした。前日と違い下り基調で国道480号を進み、山を抜けて有田川町の市街地に出てくると、ぽかぽかと穏やかな気候のなかでミカンの木がしげる山肌を望むことができた。道の駅で会話をした地元の人が、どの山に育つミカンが甘くておいしいのか教えてくれた。同じ町の、同じ山のミカンといっても、北側と南側では日の当たり方が違うため、味が変わるのだそう。「ほう」とため息をついてうなずき、旅先らしい会話も楽しめた。

旅の最終地点としてたどりついた湯浅町。熊野古道の宿場町として栄えた町だ。醤油醸造の伝統と文化が息づく家並みは重要伝統的建造物群保存地区に登録されている。自転車からおりて、一軒一軒の建物をみながらのんびり歩きまわっていると、お土産屋の前で談笑していたオジサンたちが店先のミカンを差し出してくれた。とても甘くておいしいミカン。これからシーズンを迎えることを想像して、またこの場所に来たいと思った。

もともとツーリング旅は好きだが、そういえばひとりで泊まりがけで出かけたのは初めてだ。どうしても見たいと思っていたススキのパノラマだけでなく、穏やかな気候の町で自然のなかを走る心地よさを満喫した。みなさんも「工事中　まわり道」には注意！

山のなかを走ってきて、ミカン色の景色も見慣れてきたと思ったが、ミカンがずらりと並ぶ販売所に出くわしてものすごく興奮した。袋には100円の値札が付いたものもあり、安さに感動。「ここは和歌山だ！」

6

5

5／湯浅町はしらす丼も名物になっている。大きな紀州南高梅が映える　6／「湯浅醤油」の醤油ソフトクリーム。醤油味のアイスに、さらにお好みで醤油をかける

TRAVEL ITEM

[女子のヒルクライムスタイル]

長時間のヒルクライムを心地よくこなせるよう、1泊2日分の荷物を上手に運ぶ
天気の変わりやすい山対策も忘れずに！

BIKE INFO

アンカー
RL8 EQUIPE
26万円（完成車／税抜）

ロングライドでの乗り心地のよさと、ヒルクライムでの軽やかさを両立、シマノ・105の搭載で高いコストパフォーマンスを実現。重量は8.0kg（サイズ480㎜）と軽く、輪行も楽々こなせる。アップダウンの多い山道を長時間走ったが、軽快な走り心地でバツグンの推進力を実感した

Spec
●フレーム：3 ピース HMカーボンインテグラルヘッド ●コンポーネント：シマノ・105 ●ホイール：シマノ・WH-RS010（撮影はフルクラム・レーシング3） ●タイヤ：ブリヂストン・エクステンザRR-2X 700×23C ●サドル：アンカー・レーシングMブラック ●サイズ：390、420、450、480、510、540㎜ ●完成車重量：8.0kg（サイズ480㎜）ペダルなし

②
MKS
US-L Ezy Superior
1万1000円（税抜）

分割型のビンディングで、通常の半分の力で解除できる。ロングライドの疲労時にもカンタンに外せる。Ezy Superiorシリーズは独自のアダプター採用で工具なしでペダルをつけ外しができるので、輪行時にも便利

①
オルトリーブ
シートポストバッグS
1万円（税抜）

ワンタッチでカンタンに装着でき、固定力もバツグンなロールクロージャータイプの防水シートポストバッグ。輪行時のバックパックへの詰め込みや、快適な走りができるように、小さなSサイズ（1.5ℓ）を使用

シートポストバッグの中身

過去BC付録のバタフライポーチは、たたみ方で大きさが変えられるので重宝している。このなかに、替えのチューブ、パンク修理キット、CO_2インフレーター、タイヤレバー、アーレンキー、カギを収納。シートポストバッグのなかに現地で調達した補給食もしのばせておく。すぐに取り出したいものをシートポストバッグにつめて、極力バックパックの開け閉めをしないように

GEAR

カーボンでのロングライドの快適性を追求したアンカー・RL8シリーズ

Item 02
WEAR

動きやすさを重視しつつ、雨にも寒さにも負けない晩秋ツーリングスタイル

バックパックの中身

走行中は、レインジャケット、1泊2日分の着替え、化粧ポーチ、携帯充電バッテリー（長距離ヒルクライムでのもしものときに心強い）、撮影用カメラ、輪行セット、コンパクトジャケットを収納。山の天気に備えたレインジャケットは、下りでウインドブレーカーとして活躍した。バックパックはこれだけ入れても重さを感じさせないホールド感があった

①
ルディプロジェクト
スペース
1万8500円（税抜）

2017年モデルのスペース。軽いかけ心地と安定したノーズパッド、そしてルディプロジェクトが誇る調光クリアレンズのおかげでトンネルの多い山道ロングライドも快適

②
デマルキ
ウィンターグローブ
8500円（税抜）

外側の防風素材と内側のフリース素材で、保温性が高い。かつ、薄手でゴワゴワせず、かさばらないのは魅力的。広範囲に滑り止めがほどこされる

③
デマルキ
ウィメンズ トレーニングジャージ
2万1000円（税抜）

滑らかな肌触りでストレッチ性が高い。軽く、フィット感に優れており、レースに最適。今回のアップダウンの多いコースも心地よく走れた。右サイドにジッパーポケットがついている

④
デマルキ
ウィメンズ ウインタータイツ
1万8000円（税抜）

内側にフリース素材を使用。激しい動きにもフィットし、快適なはき心地を維持。ウエストは後ろ側にのみゴムが入り、お腹を締め付けすぎないのがいい

⑤
オルトリーブ
コア13
2万3000円（税抜）

突然の雨でも安心な防水バックパック。13ℓと小ぶりながら中が広々と使えるデザインなので、1泊2日分の持ち物をまとめられたうえ、輪行時に外したシートポストバッグも収納できた。ヘルメットホルダーも装備

⑥
シディ
ジェニウス7ウーマン
2万2300円（税抜）

ベストセラーモデル・ジェニウス5フィットの後継。側面にデザイン性の高いロゴがあしらわれ、リニューアル。甲が低く、幅が狭いだけでなく、かかとも小さめの女性専用設計

輪行スタイル

たたんで小さくできるジャケットと、脱ぎ履きがしやすいシューズとともに。シートポストバッグはバックパックの中だ

問：アンカー：ブリヂストンサイクル www.anchor-bikes.com オルトリーブ：ピーアールインターナショナルwww.g-style.ne.jp MKS：三ヶ島製作所 www.mkspedal.com ルディプロジェクト／デマルキ：ポディウム http://podium.co.jp シディ：日直商会 www.nichinao.co.jp

日向涼子の

“やっぱり坂が好き”

no 13 ／ 今月の峠：乙女高原 山梨県

**プロのモデルでヒルクライマーの日向涼子さんが、
毎月、全国各地の坂道にアタック。
地元の気になる立ち寄りスポットとととともに紹介します。**

TEXT & ILLUSTRATION：日向涼子
PHOTO：小野口健太
MAP：西村アメリカ君

やっぱり坂が好きなんです

モデルにして本気のサイクリスト。モデルとしてメーカーのCMや雑誌で活動する一方、サイクルイベントのMC、一般企業への講演などマルチに活躍中。欧州二大グランフォンドの「エタップ・デュ・ツール」と「ラ・ピナ サイクリングマラソン」を完走。書籍に「<坂バカ式>知識ゼロからのロードバイク入門」（SB新書）。シュルーモデル事務所所属。

47都道府県の中で、坂偏差値が高いのはどこでしょう？ いろいろ思い浮かびますが、〝山はあっても……〟のフレーズで有名な山梨県もそのひとつですよね？

富士山はもちろん、乙女高原のある山梨市や甲州市エリアは名の知れた峠も多く坂道だらけ。

今回のゴール地点は、標高1500mの琴川ダム。スタート地点の塩山駅から軽く標高差1000m以上を駆け上がるヒルクライムを楽しめました。街中を抜けて、クリスタルラインに入ってからは、とにかく急勾配の直登続き！ それはもう、肉体的にも精神的にもキツかったです。でも、景色は富士山や甲府盆地を一望できたり素晴らしかったです！

中盤以降、本格的に山の中に入ると、少しだけ勾配が緩んで、黄金色のトンネルを楽しめます。11月中なら、まだ紅葉を楽しめそうですよ。

このエリアは、甲斐の国の武将である武田信玄ゆかりの地。信玄公のように、風林火山のごとく、険しい坂道にも強い心を持ってアグレッシブに攻めたいところです！

ちなみに、今回の塩山駅から琴川ダムのある乙女高原のルートは、自動車が通れる峠の日本最高地点として知られる大弛峠の一部です。琴川ダムまででも、おなかいっぱいですけど、標高2360mの大弛峠は15㎞も先！ まずは冬に入る前に、琴川ダムまで挑戦しておいて、来年の春以降に大弛峠までのフルコースにチャレンジですかね！

今シーズンも
あとわずか！

序盤は、果樹園などが広がる山梨らしいのどかな景色の中を駆け上がります。とにかくストレートに登り坂が続いているので、メンタル的にハードですよ！　頑張って！

窪平交差点から
クリスタルラインへ

窪平
Kubodaira

クリスタルライン

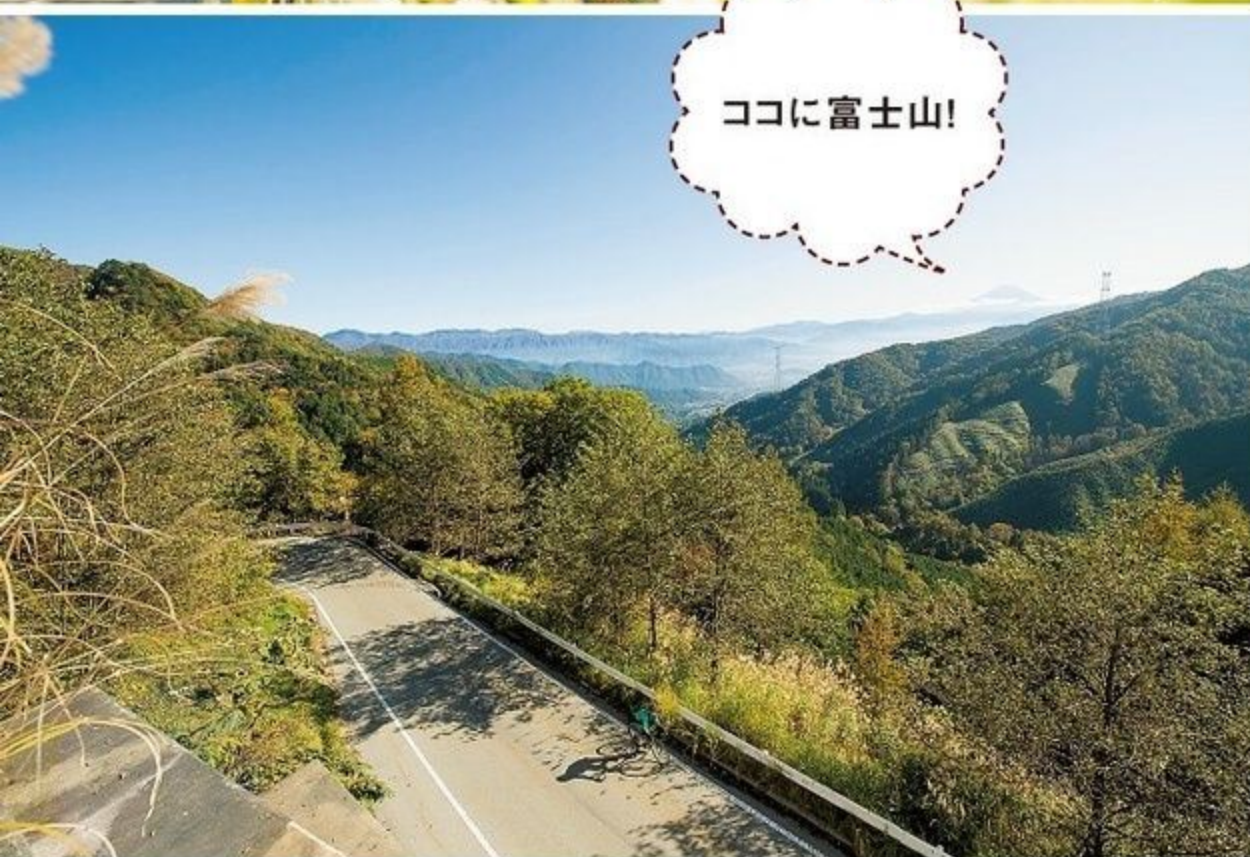
中央本線の塩山駅からスタート。県道38号線で街中を抜けて、窪平交差点をめざしましょう。ここから、今回のゴール地点「乙女湖」まで続く、クリスタルラインがはじまります

美しい杉林のトンネルです

山中に入るコース中盤以降は、立派な杉林のなかに続く峠道を上っていきます。日陰も多いので、これからの時期は天候をチェックして、路面凍結などには気をつけましょう！

ダ
琴川ダムまで4.0km

コース終盤、「ダ」の標識。なんだこれ!?

ココに富士山!

秋らしいススキがなびく峠道を走る。林道を抜ける終盤には、遠くに富士山の姿も。峠道から富士山を望めるのも山梨県ならではです

ダムカードをゲットしよう!

今回のゴール地点は、標高1500m地点にある琴川ダム（乙女湖）。ダムカードをゲットしよう！

DAM-DATA

2007年から国土交通省のもと、全国各地のダムで配布がはじまった「ダムカード」。ダムあるところに坂道あり！　現在、全国400カ所近くのダムで公式カードが手に入る

data
乙女高原ヒルクライム

項目	値
距離	19.7km
標高差	1090m
START地点	407m
GOAL地点	1497m
平均勾配	平均勾配5.5%（後半14.5km・7.0%）

項目	評価
ハードさ	★★★
景色	★★★
アクセス	★★★★
路面状況	★★★
クルマの少なさ	★★★★

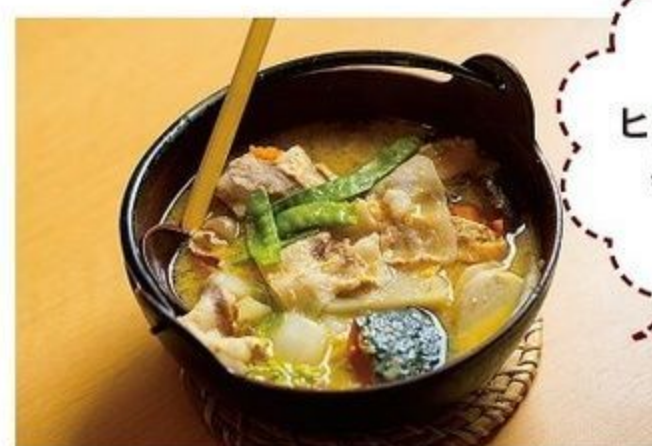
Ryoko's Recommend Spots !!

塩山駅前に店を構えるホッと一息できるカフェ

塩山駅南口の駅前通りに2016年2月にオープンしたばかりの本格コーヒーを楽しめるカフェ。カプチーノと手作り洋菓子のセットをいただけます。ヒルクライムの前後にちょっとひと休憩したいときにオススメです

Shop 1

ザルツベルク コーヒー

山梨県甲州市塩山上於曽1806　TEL.070-1314-6879 / 火曜定休

山梨の郷土料理「ほうとう」は、塩山駅周辺だけでも数多くある。ほうとうの語源は、「宝刀」との説も!? これは、武田信玄がみずからの刀で具材を刻んだからとの俗説が伝えられているため。とにかく、寒い時期のヒルクライム後は、ほうとうで温まりたい！

Wear & Bike Ryoko's Style

Bike | フェルト　FR2

先進的なチューブ制作技術をもって実績を上げてきたジム・フェルト氏が興したドイツブランドのフェルト。旧モデルのFシリーズから、軽さ、剛性、快適性を全方位で高めたFRシリーズは、あらゆるシーンでハイパフォーマンスを発揮するオールラウンドモデルです。今回、ヒルクライムをともにしたFR2は、日本展開するFRシリーズの完成車としてはトップモデル。ヒルクライムでパワーを出しやすいアップライトなポジションを取りやすく、気持ちのいい加速感とともに上り切れました。予算に合わせて、幅広いラインナップをそろえている点も、フェルトの魅力です。

Spec |

69万8000円（完成車）
試乗車重量　7.34kg

問：ライトウェイプロダクツジャパン
www.riteway-jp.com
価格は税抜き

Wear | マヴィック

創業130年近い歴史あるフランスブランドのマヴィックは、ホイールはじめパーツ、アパレルの総合メーカーです。飽きのこないスタイリッシュなデザインが特長で、レースからロングライドまで着こなせます。アクシウムサーモシリーズは、防風性と通気性を両立したウインターモデルで、これからの時期に最適です。モーレアブルーの色合いがバイクカラーとマッチしていて、いい感じです。

Spec |

アクシウム　コンバーチブルジャケットW　1万8000円
アクシウム　サーモタイツW　1万1500円
アクシウム　サーモグローブ　6500円

問：アメアスポーツジャパン マヴィック事業部
http://japan.mavic.com
価格は税抜

THE MOMENT
OF THE WORLD PRO RACE

灼熱の砂漠を舞台に開催された世界チャンピオン決定戦

年に一度開催される、世界チャンピオンを決めるUCIロード世界選手権。
今年の開催地となったのはカタールのドーハ。1990年の日本に次ぐアジアでの開催だ。
灼熱の太陽の熱気に包まれた平坦コースで、ペテル・サガンが2連覇を達成した。

PHOTO & TEXT：Kei TSUJI / TDW SPORT

UCI ROAD WORLD CHAMPIONSHIPS
ロード世界選手権2016

開催日：2016年10月9日〜16日
開催地：カタール　UCIカテゴリー：世界選手権

がチームTTで優勝

傾いた太陽に照らされて平坦コースを駆け抜けるエティックス・クイックステップ。入念な試走と暑さ対策が功を奏し、2年間ライバルに奪われていた世界最速の称号を取り戻すことに成功した

エリート女子のチームタイムトライアルを制したのはオランダのボエルス・ドルマンス。気温36°Cオーバーの厳しいコンディションのなか、ディフェンディングチャンピオンのキャニオン・スラムを48秒差で下した

チームタイムトライアル勝利の立役者であるトニー・マルティンとマルセル・キッテルが喜ぶ。スランプを脱したマルティンは3日後に行われた個人タイムトライアルでも勝利し、3年ぶり4度めのアルカンシェルを手にした

平均時速56.4km/hをマーク！ エティックス・クイックステップ

スプリントで勝利したアマリー・ディデリクセンを、ふだんチームメイトとして走るディフェンディングチャンピオンのリジー・ダイグナンが祝福する。20歳の新王者が誕生した

緩やかな上り勾配の最終ストレートで競り合うトップスプリンターたち。5時間40分におよぶ長い戦いの末に、連覇がかかったペテル・サガンのスプリントが伸びる

THE MOMENT
OF THE WORLD PRO RACE
雄叫びをあげながらフィニッシュし、連覇を果たしたペテル・サガン。少人数で挑んだスロバキアだったが、ミカル・コラーが最後までアシストを務めあげ、大国ベルギーやイギリス、イタリア、オーストラリアの裏で巧みにレースを展開した
世界王者サガン、歴史に名を刻む連覇達成
SLOVAKIA
Tinkoff Sport
STRABAG
TEAMS WORK.

gulfcrafts
gulfcra
JAPAN
YONEX
SUBARU
NIPPO
CHINESE TAIPEI

THE MOMENT
OF THE WORLD PRO RACE

欧州で経験を積む、與那嶺がスタートアタックに成功

スーパースター、サガンが砂漠での頂上決戦を制する

日本代表ジャージを着て走った別府史之が「特殊な世界選手権だった」と振り返ったカタール・ドーハでの世界一決定戦。すべてのカテゴリーを通して獲得標高差が限りなく0mに近く、集団スプリントで決着する確率が極めて高い平坦コースで、エリート女子の與那嶺恵理がスタート直後から逃げ、ソロエスケープを敢行した。レース中盤まで逃げた與那嶺が吸収されるとレースは集団スプリントに向けて加速。デンマークのアマリー・ディデリクセンがスプリント勝利を収めている。梶原悠未のアシストを受けた吉川美穂の21位が日本人最高位だった。

日本からエリート男子レースに挑んだのは前述の別府と、「大腿骨を骨折した場所カタールで、リベンジのつもりで走った」という新城幸也。しかし両者ともに風のレースで苦戦を強いられることになる。砂漠のなかを走るエリート男子の集団が突如割れたのはフィニッシュまで180㎞を残した地点。ベルギーやイギリスが横風区間でペースアップを図ると集団は30名弱にまで絞られる。乗り遅れてしまった別府と新城が後方での追走を強いられるなか、サガンが精鋭集団に残った。

周回コースが設定されたドーハの人工島「ザ・パール」にやってきたのは、逃げを早々に飲み込み、後続を引き離した精鋭集団。スプリントに持ち込みたいビッグチームによってレースは高速を維持したまま進み、最終周回のアタックはことごとく吸収。カベンディッシュやニッツォロ、ボーネン、クリストフらが好位置から勝負に持ち込んだ。しかし、強豪国の後ろでうまく立ち振る舞ったサガンの加速が一枚上手だった。

フィニッシュまで伸びやかなスプリントを見せたサガンが、史上6人めとなる大会連覇を達成。「まだ信じられないし、ショックを受けた状態」と、歴史を作ったサガンは語る。アルカンシェルに袖を通し、長い髪をかきあげた。

エリート男子ロードレースの表彰台に上ったカベンディッシュ、サガン、ボーネンはいずれも世界チャンピオン経験者。17年のクラシックシーズンを最後に引退するボーネンは自身最後の世界選手権を銅メダルで終えた

RESULT

チームタイムトライアル／女子

順位	名前	タイム
1位	ボエルス・ドルマンス	48'41"
2位	キャニオン・スラム	+48"
3位	サーヴェロ・ビグラ	+1'57"

チームタイムトライアル／男子

順位	名前	タイム
1位	エティックス・クイックステップ	42'32"
2位	BMCレーシング	+12"
3位	オリカ・バイクエクスチェンジ	+37"

個人タイムトライアル／ジュニア女子

順位	名前	タイム
1位	カルリン・スウィンケルス（オランダ）	18'21"
35位	下山美寿々（大阪教育大学附属高校）	+2'37"

個人タイムトライアル／ジュニア男子

順位	名前	タイム
1位	ブランドン・マクナルティ（アメリカ）	34'42"
62位	渡邉歩（EQADS）	+5'20"
72位	沢田桂太郎（日本大学）	+6'44"

個人タイムトライアル／U23男子

順位	名前	タイム
1位	マルコ・マティス（ドイツ）	34'08"

個人タイムトライアル／エリート女子

順位	名前	タイム
1位	アンバー・ネーベン（アメリカ）	36'37"
2位	エレン・ファンダイク（オランダ）	+05"
3位	カトリン・ガーフット（オーストラリア）	+08"
21位	與那嶺恵理（POITOU-CHARENTES.FUTUROSCOPE.86）	+3'01"

個人タイムトライアル／エリート男子

順位	名前	タイム
1位	トニー・マルティン（ドイツ）	44'42"
2位	ヴァシル・キリエンカ（ベラルーシ）	+45"
3位	ヨナタン・カストロビエホ（スペイン）	+1'10"

ロードレース／ジュニア女子

順位	名前	タイム
1位	エリーザ・バルサモ（イタリア）	1h53'04"
35位	細谷夢菜（浦和工業高校）	
70位	下山美寿々（大阪教育大学附属高校）	+10'02"

ロードレース／ジュニア男子

順位	名前	タイム
1位	ヤコブ・イーホルム（デンマーク）	2h58'19"
42位	蠣崎優仁（伊豆総合高校）	+1'45"
60位	渡邉歩（EQADS）	
62位	重満丈（北中城高校）	
DNF	沢田桂太郎（日本大学）	

ロードレース／U23男子

順位	名前	タイム
1位	クリストファー・ハルヴォルセン（ノルウェー）	3h40'53"

ロードレース／エリート女子

順位	名前	タイム
1位	アマリー・ディデリクセン（デンマーク）	3h10'27"
2位	キルステン・ウィルド（オランダ）	
3位	ロッタ・レピスト（フィンランド）	
21位	吉川美穂（ライブガーデンビチステンレ）	+04"
64位	梶原悠未（筑波大学）	+18"
86位	與那嶺恵理（POITOU-CHARENTES.FUTUROSCOPE.86）	+45"

ロードレース／エリート男子

順位	名前	タイム
1位	ペテル・サガン（スロバキア）	5h40'43"
2位	マーク・カベンディッシュ（イギリス）	
3位	トム・ボーネン（ベルギー）	
4位	マイケル・マシューズ（オーストラリア）	
5位	ジャコモ・ニッツォロ（イタリア）	
6位	エドヴァルド・ボアッソンハーゲン（ノルウェー）	
35位	新城幸也（ランプレ・メリダ）	+5'26"
DNF	別府史之（トレック・セガフレード）	

1／スタート直後に集団から飛び出し、エリート女子ロードレースで中盤まで単独で逃げ続けた與那嶺恵理　2／ジュニア男子ロードレースには渡邉歩、沢田桂太郎、蠣崎優仁、重満丈が出場。落車や暑さに苦しめられ、蠣崎の42位が最高位だった　3／横風区間で精鋭集団から遅れた別府史之が第3集団内で周回をこなす　4／暑さに見舞われたレースを35位で終えた新城幸也が頭から水をかぶる　5／前年のジュニア女子ロードレースで4位に入った梶原悠未。吉川美穂のアシストを担ったが、「終盤の位置取りで前に上がれなかった」と、エリートのスピードに苦しんだ　6／「こんな世界選はもうないと言われるほどの自分向きの平坦コースで結果を残せなかった。来シーズンは環境を変えて、上りの力も磨きたい」と語るエーススプリンターの吉川は21位

サイクルハウスミカミ
三上和志店長

2007年MTB全日本選手権マスターズ優勝。今もアドベンチャーレースやエンデューロで上位に入る強者。ショップイベントとしてロードバイクのロングライドも定期的に開催
www.mikami.cc

MTB HOT ITEMS

この冬、注目のパーツはこれだ!

レースシーズンは終わったけれど、トレイルライドが楽しい時季が到来
今回はサスフォークを中心に最新の注目パーツをドカッと紹介!
サスフォークは"バイクならなんでもOK"の三上和志がテストした

IMPRESSION RIDER：三上和志
TEXT & PHOTO：鈴木英之
撮影協力：富士見パノラマリゾート www.fujimipanorama.com/mtb

{ part 01 }

2017サスペンションフォーク インプレッション

どれに乗っても
楽しいんだよね？

バイクの特徴を理解して サスフォークを選ぼう

ＭＴＢにサスペンションが装着されてから25年以上が経過。これに伴うバイクの走破性の向上がサスペンションの性能向上を促し、お互いが高め合い補う形で現在にいたっている。

サスフォークが登場したころとは違い、今はバイクのジャンルが細分化され、それに対応したサスペンション性能が求められている。

そこで今回はさまざまなサスフォーク＋バイクを用意して、三上和志店長に乗ってもらいその特徴と使い方を語ってもらうと同時に、サスペンションの選び方、扱い方について語ってもらった。

サスペンションフォークを使いこなすために

「今回は完成車だけでなく、フレーム組みのバイクもあり、それぞれの特性に見合ったサスフォークをテストさせてもらいましたが、それぞれブランドの特徴が出ていて、走るのが楽しくなるモデルでしたね」

では完成車に装着されているものからアップグレードしたり、フレームから組み上げる際のポイントはどこだろうか？

「すでにサス付きＭＴＢを持っているなら、軽さだとか、調整機能が判断基準になると思います。フレーム組みであれば、バイクの推奨トラベルと『どこを、どのように走りたいのか？』で決まってくるでしょう」

カタログやウェブの情報だけを頼りに、漫然とあれもこれもできるようにと選ぶのではなく、バイクのスペックに見合ったフォークを選ばないと、のちのち機能面で物足りなくなったりトラベル量がオーバースペックという事態を招きかねないので、迷ったら取り付けも含めてプロショップに相談したほうがいいだろう。

また日常的なメンテナンスに関しては「人によって使用環境や頻度が違うので、メーカーが推奨する整備周期をもとに、各自が走行時間とか、距離で判断するといいでしょう」とのことだ。

サスの性能を正しく引き出すために

「サスフォークを選んだら、正しくセッティングをしましょう」。この場合の「正しい」とは、メーカー規定の数値に合わせながら、自分の基準を作ることだが「メーカーによっては、エア圧の数値が欧米人向けになっていて、日本人には必ずしも推奨値が適切でないケースもありますから、サグ出しを行って、その数値を基準にしたほうがいいでしょう」。「サグ出し」とは、空車時のインナーチューブの長さと乗車時の沈み込み量の差を規定値にすることで、有効なトラベル量と初期の路面追従性を確保するサスペンションセッティングの基本。1人ではやりづらいので、駐車場など平らな場所で誰かに手伝ってもらおう。

FILE 01

幅広いセッティングを可能にするダンパーシステムが特徴

DVO DIAMOND BOOST

DVO・ダイアモンドブースト

11万1800円
問：MSプロダクツ http://msproducts-jpn.com

SPEC

■重量：2100g ■対応ホイール：27.5"+、29"
■トラベル：130～160㎜ ■スプリング：エア
■調整機構：HI/Loコンプレッション、リバウンド ■アクスル：110×15㎜

初期からスムーズな作動感がウリ

フリーライドを世界的なムーブメントに押し上げたマルゾッキUSAの元スタッフが中心となって設立されたDVOは、独自のピストン、シムテクノロジーによる幅広い調整機能と、メンテナンスの容易さを前面に押し出してきた。

2015年に登場したダイアモンドは、オールマウンテン／エンデューロ向けに開発されたモデルだが、2017モデルとしてクラウン、アウターケースを新たに設計。

ブースト規格を採用する27・5インチプラスと29インチバイクに対応している。

TEST BIKE

サンタクルズ・ハイタワーCC

27.5＋と29インチに対応するリア135㎜トラベルモデル。ブースト148ハブを採用。1×専用設計となりコンパクトなハンドリングを実現している。44万円(税抜／フレーム)

問：エイアンドエフ
www.aandf.co.jp

MIKAMI'S IMPRESSION

セッティングの楽しみが広がるフォーク

モノトーンが主流のサスフォークにあって、ブランドカラーのグリーンが目を引く。ブラックとブラウンのケースも用意されているので、バイクとのコーディネートも楽しめるだろう。35㎜のインナーチューブは剛性感もあり、それがスムーズな動きにつながっていると思われる。乗り始めは初期のコツコツした動きが気になったが、OTTの調整によって解消。ゲレンデダウンヒルのように入力が大きい状況でも、スプリングのエア圧を落とすことなく、細かい振動を吸収することが可能だ。また最大170㎜というトラベル量から、上りはやや苦手かと思っていたが、低速コンプレッションの数値を大きくしていくことで、ダンシングで上ることも可能。走行しながら調節できるので、エンデューロなどの移動区間もそれほど辛くはないだろう。下りを思い切り楽しむために体力をセーブしたいライダー向きといえる。今回のテストは27・5＋タイヤだったが、29インチホイールとの組み合わせも試してみたい

1／「クイックレンジ」ローコンプレッションノブは6段階の調整機能で上りに最適な減衰を提供。高速側は29段階　2／DVOの特徴のひとつO.T.T(オフ・ザ・トップ)。プリロードとネガティブスプリングを調整。初期動作がスムーズ　3／20段階の調整範囲を備えるリバウンド　4／左レッグのアクスルボルトを調整することで常に最適なレバー位置で締めることができる

撮影協力：エイアンドエフ　www.aandf.co.jp

FILE 02

オールマウンテンフォークの
ベンチマークに位置づけられるモデル

FOX
34 FLOAT 27.5

フォックス・34フロート27.5

11万1000円（税抜）
問：マムアンドポップス　http://mamapapa.at.webry.info

SPEC

■重量：1778g　■対応ホイール：27.5"
■トラベル：150㎜　■スプリング：エア　■調整機構：FIT4 3ポジション、Loコンプレッション、リバウンド　■アクスル：110×15㎜、100×15㎜

軽量化とスムーズな動作を両立

２０１６年モデルからＦＩＴ４ダンパーを搭載するとともに、インナーチューブ径によってトラベル量を設定。

これによって34は最大トラベルが１５０㎜となり、２１９gと大幅な軽量化を実現。

２０１７年モデルではブースト対応モデルを投入。重量増を約30gに抑えている。

ＦＩＴ４ダンパーの特徴は、コンプレッションを「オープン」「ミディアム」「ファーム」の３段階に設定。下りから上りまで、適切な減衰が得られる点だ。

TEST BIKE

モンドレイカー・フォクシーXR

140㎜トラベルのオールマウンテンモデルが、ブースト規格とともにデザインを一新。アルミフレームのXR完成車はFOX36フロートを採用する。54万円（税抜）

問：マムアンドポップス
http://mamapapa.at.webry.info

MIKAMI'S IMPRESSION

ブースト仕様で さらに剛性感が向上!

ロックショックスと並ぶサスフォークの老舗ブランドとして安定した人気をもっており、完成車にもあらゆるモデルが装着されている。下位グレードの「パフォーマンス」と、カシマコート、FIT4ダンパーを採用する「ファクトリー」では、インナーチューブのコーティングだけでなくダンパーの性能も異なるため、ルーズな路面の上り下りなどで差を感じてしまうだろう。以前のモデルに採用されていたCTDは、中間域の調整範囲が広かったが、FIT4では低速側に調整機能を持たせて、3段階の減衰調整としたため、メリハリのある動作を実感できる。またトレイルライドからレースまで使う人には、ポジティブ側をスペーサーで調整することで、自分好みのスプリング特性を作れる点も便利だろう。またFOXというと軽くスムーズで、バイクを前に進める動きが特徴だが、エア圧を落としてリバウンドを効かせていくと、低速から粘りのあるハンドリングが得られ、路面状況を選びながらのグリップ走行も可能だ

1／３段階のダンピングポジションで路面状況の変化に対応。オープンモードではさらに22段階の微調整が可能　2／ファクトリーモデルの証となっているカシマコートのインナーチューブ。剛性の向上と摺動抵抗の軽減に貢献している　3／左レッグに備わるエアバルブは、エア・トランスファー・ポートによってスプリングの特性を変更可能　4／９段階のリバウンド調整

　撮影協力：Bike Shop玄武　www.genbubikes.com

FILE 03

XCレースに特化した超軽量レーシングフォーク

ROCK SHOX SID WORLD CUP

ロックショックス・SID ワールドカップ

18～19万円（税抜）
問：ダートフリーク www.dirtfreak.co.jp/cycle

SPEC

■重量：1366g ■対応ホイール：27.5"、29"
■トラベル：100㎜ ■スプリング：エア ■調整機構：コンプレッション、リバウンド、ロックアウト ■アクスル：110×15㎜、100×15㎜

軽さと動きの質を向上させたSID

ブースト規格の発案元であるスラムは、その初年度にリーバ、パイクそしてSIDを発表。

またトルクキャップと呼ぶ31㎜径のハブキャップを考案。従来（21㎜径）に対し、捻り剛性を向上させてきたが、2017年モデルのSIDは完全な新設計となりさらに30gの軽量化を達成。

トラベル量も80／100㎜だったのを100㎜としたほか、レースで評価を得ているチャージャーダンパーを搭載。

剛性感のあるシャシーと相まってスムーズな動作を実現している。

TEST BIKE

ライテック・キュー

ダートフリークがプロデュースするカーボン製29er。推奨サスストローク80～100㎜のリアルレース仕様。フレーム重量1300g。16万8000円（フレーム／税抜）

問：ダートフリーク
www.dirtfreak.co.jp/cycle

MIKAMI'S IMPRESSION

現代のXCレースに適応したSID

ロックショックスの軽量XCレースモデルとして誕生した初代SIDは、剛性を犠牲にしてまで軽さに特化したモデルだったが、荒れた路面ではフォークそのものの剛性不足が感じられたのも事実。XCレース向けのトップモデルとして毎年改良を重ねてきたが、今回チャージャーダンパーを搭載したことで、今のワールドカップコースに対応できるようになったと言えるだろう。テストしたモデルは、ブーストではなく100㎜幅タイプだったが、フォーク全体の剛性に加え、トルクキャップ仕様のフロントホイールとの組み合わせのおかげか、高速コーナーでも高いグリップを示した。残念だったのは、新型のリモートロックアウトが装着されてなかったこと。レースバイクとして考えるなら必需品と言えるパーツなので、こちらも試してみたかった。
軽さ重視の100㎜トラベルのサスフォークとしては、剛性もある上にスムーズに動いてくれるので、もう少しワイドなタイヤで里山トレイルを走っても楽しめるモデルだと言える。

1／ブラダーシステムを採用するカートリッジ式のチャージャーダンパーによって減衰調整は極めてシンプルだが、安定した性能を発揮　2／32㎜径のインナーチューブはDLCコーティングが施される　3／レバー位置の調整が簡単なマクスル・アルティメイト。リバウンド調整はウサギとカメのイラストで直感的にわかりやすい　4／推奨エア圧のラベルが貼られている

FILE 04

エンデューロを
ターゲットにしたフォーク

X-FUSION
SWEEP RC HLR

Xフュージョン・スウィープRC HLR

8万9800円（税抜）
問：重力技研 www.gravity-lab.com

SPEC

■重量：1905g ■対応ホイール：27.5"
■トラベル：120、140、160㎜ ■スプリング：エア
■調整機構：ラフカットHLRダンパー、リバウンド ■アクスル：100×15㎜

新開発のラフカットダンパー

ワールドカップを戦うブランドに隠れる形で、地味な印象があるXフュージョンだが、エンデューロ・ワールドシリーズを戦うアイビスチームや元世界チャンピオンのブライアン・ロープスとともに精力的な開発活動を進めている。
2015年に初登場したスウィープは、グラヴィティ系ライダーの意見を取り入れ、27・5インチ専用に設計。内部パーツの組み替えで120〜160㎜とトラベル量を変更可能にした。
昨年、新たに「ラフカットHLR」を搭載。路面追従性をさらに向上させた。

TEST BIKE

モンドレイカー・デューンR（2015）

長めのトップチューブと、短いチェーンステーを持ち、下りで安定したフォームが自然に取れるフォワード・ジオメトリー。160㎜トラベル。54万円（税抜／2017年モデル）

問：マムアンドポップス
http://mamapapa.at.webry.info

MIKAMI'S IMPRESSION

コストパーフォーマンスの高さに驚き!

これまで日本には、限られた情報と数量しか入ってこなかったため試乗する機会もなく、ほぼ事前知識ゼロの状態でテストしたのだが、率直な感想は「よくできたサスフォーク」。試乗車がモンドレイカーのエンデューロバイクだったこともあり、重力のかかるコーナーやジャンプの着地でも、確実に衝撃を吸収してライントレースができる。最近の主流であるカートリッジ式ダンパーは、自分のようにリバウンドを少し強めにかけて前輪への荷重を残した走り方をしても、ショックを吸収しつつグリップを維持してくれる。インナーチューブ径は34㎜と、同クラスのライバルよりも細めだが剛性不足は感じられず、切り返しで粘る感じさえある。唯一気になったのは、ラベルに貼られた体重別の推奨エア圧では、自分には硬く感じられたこと。代理店からも同様の情報をもらっていたので、走りながら調節。
サス本来の動きを生かすためには、自分のサグを出してエア圧を管理する必要がありそうだ。

1／ラフカットHLRダンパーと連動。36段階の調整が可能なリバウンドアジャスター　2／プッシュ・ピン・システムでトラベル量を20㎜ずつ変更可能　3／アウターケースに貼られた体重別の推奨エア圧ラベル　4／ハイ／ローそれぞれ16段階の調整が可能なコンプレッション。カートリッジ式ダンパーの採用で、オイル室へのエア混入をシャットアウトしている

{ part 02 }

ねらいめのMTBパーツが勢ぞろい!

ブースト規格の登場によってMTBは新たな転換期を迎えた。
バイク、サスペンションについでホイールまわりも進化。
またレースやトレイルライドを快適にするアイテムも続々登場!

B-LABS
B-RING
ビーラブス・ビーリング

1万1000円(税抜)
問:クワハラバイクワークス
http://kuwahara-bike.com

独自の刃先形状により、チェーンとの嵌合性を向上するとともに、排泥性も高めたナロー/ワイドタイプ。またパワーロスを軽減、高効率のペダリングを可能にするオーバル形状を採用

フックレス形状のリムにも注目!

MAVIC
CROSSMAX PRO
マヴィック・クロスマックスプロ

17万円(税抜)
問:アメアスポーツジャパン
http://japan.mavic.com

ブースト規格を採用したマヴィックは、XCモデルのクロスマックスを従来のリム幅19㎜から22㎜へとワイド化。27.5"と29"を展開。重量は1535g(27.5)

CRANK BROTHERS
HIGHLINE
クランクブラザース・ハイライン

4万6000円(税抜)
問:ライトウェイプロダクツジャパン
www.riteway-jp.com

従来のモデルから部品構成を見直し耐久性を向上。またワンタッチで脱着可能なケーブルジョイントの採用により整備性も優れる。30.9、31.6㎜径に対応。重量580g

PAX PROJECT
M CARBON FAT XC
パックス・プロジェクト/Mカーボンファット XC

6万5000円(リム単体/税抜)
問:パックスプロジェクト
www.paxproject.com

クロスカントリー向けに開発された40㎜幅のワイドリム。前420、後520gと軽量。完組にも対応しており14~18万円(税抜)となる。適用タイヤサイズは2.1~2.25

77DESIGNZ
CRASH PLATE
77デザインズ・クラッシュプレート

5278円(税抜)
問:77デザインズ・ジャパン
www.facebook.com/
77designz.jp.soleagent

木の根や岩からチェーンリングを保護するバッシュガード。ISCG05マウントに対応。28~36T用を用意。重量30g。全8色というカラー展開で、カラーアクセントにも最適

PRODUCTION PRIVEE
EE/CR35 GRIPS
プロダクションプリビー・
CR35グリップ

4500円(税抜)
問:エイアンドエフ
http://aandf.co.jp

ロックリングの取り付け位置を変えることで、アップスウィープとバックスウィープをそれぞれプラスマイナス1度変更可能。ロックリングのカラーはブラック、ブルー、ガンメタルの3色

DIETY
CAVITY 35 PLATINUM COLLECTION
デイティ・
キャヴィティ35 プラチナムコレクション

1万2500円(税抜)
問:アッチャルポーネバイクス
http://accirpone.com

6061アルミ削り出しボディと55㎜のフェイスプレートにより高い剛性を実現。豊富なカラーバリエーションで人気のモデルに、シックなプラチナシルバーが追加。重量150g(35㎜)

MAXXIS
FOREKASTER
マキシス・フォーキャスター

6300円(税抜)
問:インターテック
www.maxxis.jp

広めのノブピッチとやや高めのスクエアノブによって、高いグリップと排泥性を実現。EXOプロテクションにより耐久性と路面追従性を両立。サイズは27.5"×2.35"のみ

トレイルでも大活躍!

MAGURA
MT TRAIL CARBON
マグラ・MTトレイルカーボン

7万6000円（税抜）
問：MCインターナショナル
www.mcinter.co.jp

フロントに4ピストン、リアに2ピストンキャリパーを採用。ダウンヒルにも耐えうる制動性能と、微妙なスピードコントロールを両立。レバー本体重量も332gと超軽量。ローター、アダプター別売り

絶妙なタッチが
人気の秘密！

KENDA
NEVEGAL X PRO
ケンダ・ネヴェガル X プロ

6800〜7500円（税抜）
問：アキコーポレーション
www.akiworld.co.jp

DHタイヤとして定評のあるモデルを、エンデューロ／オールマウンテン向けに軽量化。幅広い路面状況に対応するパターンとコンパウンドを生かしながら、転がり抵抗を軽減している

MARSH GUARD
MARSH GUARD
マーシュガード・マーシュガード

1600〜1800円（税抜）
問：ピーク
www.peakco.jp

DH世界チャンピオン、グレッグ・ミナーのメカニック、ジェイソン・マーシュが考案。フォークにタイラップで固定するだけのシンプルな構造ながら、泥の跳ね上げを抑えて視界を確保

CRANKBROTHERS
STAMP
クランクブラザーズ・スタンプ

1万9000円（税抜）
問：カワシマサイクルサプライ
www.riogrande.co.jp

踏み面をペダル軸に近づけるための薄型プラットフォームと、メンテナンス性の高いデザインを採用。シューサイズによって異なるソール幅に着目。スモールとラージの2サイズを用意

KOWA
SPEED DROPPER PALLY
コーワ・スピードドロッパー・パリー

3万8800〜4万円（税抜）
問：MSプロダクツ
http://msproducts-jpn.com

コイルスプリングの採用により、確実な動作が特徴のドロッパーポスト。ケーブルの内外装に対応。またクロモリフレームに多い27.2㎜径のシートポストにも受注生産で対応している

RACE FACE
NEXT SL G4
レースフェイス・ネクストSL G4

5万1000円（税抜）
問：重松TAK21事業部　www.tak21.com

クランクにアームを介さずチェーンリングを装着するCINCHシステムを採用。カーボン製クランクアームからアルミ製シャフトまで徹底した軽量化で、32Tリング込み重量430gを達成

SRAM
XX1 EAGLE
スラム・XX1 イーグル

1万1000〜7万7000円（税抜）
問：ダートフリーク
www.dirtfreak.co.jp/cycle

1×システムがリア50Tを加え12速へと進化。X-SYNC2となったチェーンリングでフリクションロスと駆動音を低減。新型リアディレイラーは、スムーズなチェーン駆動を実現している

ブースト仕様も
近日上陸予定！

DT SWISS
M1700 SPLINE TWO
DTスイス・M1700スプラインツー

8万8000円（税抜）
問：マルイ　www.dtswiss.com

27㎜幅アルミリムに18Tスターラチェット仕様スプラインハブを採用。XCからトレイルライドまでカバーする軽量ホイールセット。27.5インチ、29インチがある

THOMSON
CARBON FLAT BAR
トムソン・カーボンフラットバー

2万円（税抜）
問：ミズタニ自転車　www.mizutanibike.co.jp

バークランプ部分をハンドルバーのセンターからはずした形状を採用。ステムの角度を変えることなくプラスマイナス8㎜の高さ調整が可能。29erでのポジション出しに有効。幅730㎜、重量205g

1／サイクルトレインの車両に自転車がずらっと並ぶ。my自転車とともに揺られ、館山を目指す　2／出発前にサイクルトレインと記念撮影　3／両国の次は房総!?　4／この日だけ特別に使用されるホームに自転車が乗り入れる

輪行
いらずの
電車移動！

サイクルトレインに乗って南房総まで一直線！

今年で4回めの開催となるステーションライド。輪行しなくても自転車を運べるサイクルトレインを利用するイベントで、東京・JR両国駅からライドの開催地である千葉・館山駅までの特別運行。サイクルトレインを利用する90人と、現地集合の203人が参加した。

ゲストライダーには、3度のオリンピック出場経験をもつトライアスリート・上田藍選手、元トライアスリートで現在は指導者として活躍する山本淳一さん、ベイエフエムなどラジオパーソナリティーとして活躍する蒲田健さん、そして本誌でもおなじみの菅洋介さんとハシケンさんが勢ぞろい。また、プロデュースとしてバイシクルクラブが加わり、BC編集部員も全員ライドに参加！

今年は80km、110km、130kmのコースが用意され、さらにスピード別にグループ分けをして走行。グループは速さ順に「特急」、「快速」、「各駅」と電車にちなんでユニークに名付けられ、参加者

LONG RIDE

サイクルトレインで行く
ステーションライド in 南房総 2016

BC編集部員も
走りました！

輪行いらずのツーリングイベント、ステーションライド。自転車をそのまま乗せられるサイクルトレインが臨時運行される、特別な日がやってきた。今年はBC編集部員も参加し、約300人の参加者とともに南房総を走った！

TEXT：高木陽奈子（本誌）　PHOTO：後藤武久／本誌

Station Ride
Produced by BiCYCLE CLUB

EVENT DATA

【大会名】ステーションライドin南房総2016　【開催日】2016年11月5日（土）　【開催地】千葉県・南房総市／館山市

【主催者】ステーションライドin南房総2016実行委員会

はそれぞれ希望する速さのグループで走行できる。

朝7時前、90人の参加者と同じ数の自転車が車両を埋め尽くしたサイクルトレインが両国駅から出発し、非日常的な光景に参加者も興奮ぎみ。車両にはゲストライダーの上田選手と蒲田さんも乗車、ふたりは車内放送を通してトークを交わし、盛り上げた。

リオオリンピックのあと休む間もなく、今度は東京オリンピックに向けてトレーニングを開始したという上田選手。ステーションライドの次の日もレース出場を予定していると聞いて、サイクルトレイン内には驚きの声があがる。

期待どおりの快晴のもと、北条海岸にて開会セレモニーが行われ、グループごとにスタートを切る。先導スタッフがついた20人程度のグループに、ゲストライダーやBC編集部員も混ざる。ゲストライダーといっしょに走ることを楽しみにしてきた参加者も多く、和気あいあいとしたスタートとなった。それぞれ走る距離やスピードは違えど、どのグループも南房総を一周し、再び北条海岸に戻ってゴールすることを目指し、出発！　南房総の食が味わえるエイドステーションも楽しみだ。

1／海を目の前に行われた開会セレモニー　2／館山ふるさと大使も務めている上田選手は、参加者に南房総の魅力を感じてもらいたいとあいさつ。自身も参加を楽しみにして来たそう　3／現地集合組のゲストライダー山本さん、ハシケンさん、菅さん　4／南房総の風景と食を堪能しに、いざ出発！

80kmコース

START 北条海岸／枇杷倶楽部／道の駅 とみうら／道の駅 三芳村 鄙の里／道の駅 和田浦WA・O！／道の駅 ちくら潮風王国／野島埼灯台／館山ファミリーパーク／GOAL 北条海岸

110kmコース

START 北条海岸／枇杷倶楽部／道の駅 とみうら／道の駅 とみやま／道の駅 三芳村 鄙の里／道の駅 和田浦WA・O！／道の駅 ちくら潮風王国／野島埼灯台／館山ファミリーパーク／GOAL 北条海岸

130kmコース

START 北条海岸／枇杷倶楽部／道の駅 とみうら／道の駅 とみやま／平群天神社／千葉県酪農のさと／道の駅 和田浦WA・O！／道の駅 ちくら潮風王国／野島埼灯台／館山ファミリーパーク／GOAL 北条海岸

JR内房線　道の駅 富楽里とみやま　平群天神社　千葉県 酪農のさと　130kmコース　110kmコース　道の駅 とみうら 枇杷倶楽部　道の駅 三芳村 鄙の里　道の駅 和田浦WA・O！　80kmコース　START & GOAL 北条海岸　館山駅　洲埼灯台　館山ファミリーパーク　野島埼灯台　道の駅 ちくら潮風王国

今年の新しい試みとして、距離や獲得標高の異なる3つのコースが設けられた。楽しみ方やレベルに合わせてコースが選べる。エイドステーションとなる道の駅や施設を経由しながら房総半島南端をぐるっと一周する

快速、各駅グループに分かれて110kmに挑戦！

南房総の味覚が楽しめる
エイドステーションがいっぱい!

コース上にはエイドステーションが設けられ、
それぞれの場所で南房総の食を味わえるメニューが提供された。
休憩、補給ポイントとして立ち寄るごとに、笑顔があふれる!
参加者どうしも次第にうちとけ、会話もはずむ!

和田浦名物
くじらコロッケ

三芳村鄙の里のみかんドーナツと牛乳。ちくら潮風王国では、大きな口でほおばるほどのボリュームのひじきコロッケバーガーに、蒲田さんのテンションが上がる！

千葉の
郷土料理
さんが焼

エイドステーションを楽しみにして、食のために走っていた人も多い!? びわの葉クリームパン、ドラゴンフルーツジュースなど、地元の珍しいメニューは参加者を喜ばせた。上田選手、本誌・ヒナコも笑顔がこぼれる

和田浦はクジラの街。和田浦WA・O！ のクジラの骨格標本の前で迫力満点の集合写真。エイドステーションごとにグループで点呼し出発するので安心だ

ゴール後は
つみれ汁で
ほっこり

イチバンの
絶景
ポイント!

1／太平洋に臨む海岸沿いに出てからがライドの本番！　向かい風に奮闘しながらも、絶景を目の前に走るのはやっぱり気持ちいい！　2／ロングライドにトラブルはつきもの!?　山本さんと菅さんがかけつけてくれる。参加者にうれしいサポートだ　3／スタート〜中盤はのどかな田園風景のなかを走る。のんびりと景色を楽しむもよし、グループや仲間との会話で盛り上がって走るもよし

グループライドの楽しさと南房総の魅力を共有

いくつかのエイドステーションを経由しながら楽しんだ田園風景を抜けると、南房総らしい景色が広がる。太平洋に沿って房総フラワーラインを進むが、向かい風が次第に強く吹きつけるので、グループ内で声をかけ合ってペダルを回す。絶景が楽しめる野島埼灯台に着くころには、参加者どうしの距離がぐっと近くなっていた。

特急グループや走行距離の短いグループから順にゴールに到着しはじめ、北条海岸で提供されるつみれ汁やコーヒーとともにほっと一息、みんな一日のライドを振り返っていた。ゲストライダーへのインタビューやじゃんけん大会など、ライド後もお楽しみが続く。日暮れ前には、海の向こう側には富士山のシルエットがくっきり浮かんでいた。

帰りのサイクルトレインが東京に戻っていくころにはすっかり暗くなり、一日のライドを全力で楽しんだ参加者たちは車内でぐっすり眠りに落ちる。気軽に遠出し、ライドを楽しめるサイクルトレインの魅力が、今回も多くの人に伝わったようだ。「また来年も参加したい」と言って帰っていく参加者たちの笑顔が印象的だった。

1／ライド後の疲れを和らげるストレッチ講座　2／130㎞コースを完走し、山本さんとおつかれさまの握手を交わす！　3／ゴール後の北条海岸ではコーヒー、アンパン、つみれ汁がふるまわれ、ほっと一息

Great Earth Ishigaki Iriomote Ride

LONG RIDE

グレイトアース 第9回 石垣・西表島ライド180km

来年はもっとパラダイス!

日本一美しいライドイベントとして知られるグレイトアース石垣島ライド。今年は石垣・西表島ライドと名前を変え、土曜の西表島、日曜の石垣島と、2日間を通じてのイベントとなった。そして来年は、第10回の開催だ!

TEXT：岩田淳雄（本誌） PHOTO：吉本拓也（グレイトアース）／本誌

ビーチにエイドステーションがある米原エイドにて。自転車イベントじゃないみたいな写真だ

請福ナイト!

スタートは市街地から少し離れた「ホテルマリンパレス」隣の広い芝生の公園から。今年は430人が参加した。地元のチームの方々がサポートライダーとして活躍してくれた

TKのロングライド講座

石垣レインボー!

1／土曜夜には市内のホテルでパーティ！ 請福酒造の泡盛がウマい！ 2／今回のゲストライダーはTKこと竹谷賢二さん。スタート前に初心者向けのロングライド講座を開講 3／スコールがあがったあと、なんとゴール地点には虹が！ しかもダブルレインボーだ！

【大会名】グレイトアース第9回石垣・西表島ライド180㎞ 【開催日】10月22日（土）〜23日（日） 【開催地】沖縄県・石垣島／西表島

【主催者】石垣・西表島ライド実行委員会

Column

西表島ライドは45㎞!

ライドだけでなく、マングローブの原生林を船で行くジャングルクルーズや、鳩間島での散策や水遊び（写真下）なども楽しめる西表島ライド。今年は定員50人のところに150人もの応募があって、抽選になったという。来年はもっと人数を増やすそうだ。俺も来年は走りたい！

崎枝集落エイドを出たところで、地元のオジサンが三線を弾きながら石垣民謡を歌って参加者を応援していた。応援ありがとう！と言ったら「練習だあ」

クラブメッドエイドステーションへの激坂。ここまでのアップダウンでかなり疲れているので、かなりつらい。「ここで撮るの〜？」

クラブメッドのエイドステーションは毎年ノリノリ！ インターナショナルな従業員の方々が、ダンスで参加者を迎えてくれる。みんな楽しんでる！

ゴールはスタートと同じ船蔵児童公園の芝生広場。MCの片岡由衣さんや地元の小中学生ボランティアが、ゴールする選手を迎えてくれる

今年の大会は、名称が「石垣島ライド」ではなく、「石垣・西表島ライド」に変わり、二島あわせてのライドイベントになった。つまり、西表島で45㎞、石垣島で135㎞、この合計180㎞を走ってフルコースということだ。

本誌・岩田は石垣島のみ130㎞コースの参加。当日は日が昇ると同時に気温がグイグイ上昇し、お昼頃には熱中症気味の人もでるほどの厳しい熱帯ライドに。ところが平久保灯台を折り返して米原ビーチ手前で黒雲ムクムク。ほどなくド派手なスコールがやってきた。

ただでさえ今年はスタート時間が例年より1時間遅いうえに、高い気温にやられてペースもあがらず、さらにスコールによる雨宿り。もう制限時間の16時までにはゴールにたどり着けない。でも参加者たちは焦る様子などまったくない。「4時過ぎたって、待っててくれるよ」「大丈夫だよ」「うん、だってグレイトアースだもん」

だってグレイトアースだもん。その一言がこのイベントの温かさ、一体感を象徴しているよなあ。

来年はいよいよ第10回大会。もっともっと楽しいイベントになる。来年はもっとパラダイス！ 石垣島の美しい自然と、温かいスタッフが待っている。

崎枝集落のエイドでは、小さく握ってラップしたたくさんのおにぎりを、地元の子どもたちが一生懸命に配っていた。ありがとう！

1／元バレーボール全日本代表の山本隆弘さんもゲストで初参加。なんと身長201㎝！ 2／世界初のJALのロゴが入ったサイクルジャージ

団長安田の自転車大サーカス vol.42

DHバーを付けたい!(前編)

トライアスロンの世界選手権エイジ別日本代表を目指す団長安田。
エイジ別グループランキング10位以内で世界選手権日本代表の出場枠をゲットできる。
来シーズンなんとか10位以内に入るため、DHバー投入を考えた。

TEXT：団長安田　PHOTO：猪俣健一

今シーズン、トライアスロン世界選手権出場を目指し挑戦しましたが、惨敗!! 悔しいです!!

何が足りなかったんや?

僕は乗り馴れたキャノンデール・スーパーシックスでそのまま いったほうがえーやろ!という考えでしたが、レースではTTバイクに乗っている選手やロードバイクにDHバーを付けている選手が多かったという印象でした。少しでもバイクでタイムを稼ぎたい! だからDHバーを付けたい! でも腰痛も気になるし、ポジション出しなんて正直わからない!!

ということでスポーツマッサーでもあり、フィッターでもある中野喜文さんに相談しました。

DHバーがあれば……
=日本代表になれる!

プロファイルデザイン T1+カーボン
2万1600円(税抜)
問:カワシマサイクルサプライ
www.riogrande.co.jp

バイクフィッター
中野喜文さん

1998年より欧州トップカテゴリーのマッサーとして活動。グランツール帯同歴は35回。2014年に千駄ヶ谷にエンネスポーツマッサージ治療院を開業。トライアスロンショップ・アスロニアでもフィッティングを行っている

施術&マッサージ、フィッティングの詳細は
http://enne.tokyo.jp

まずは
ポジション出しです!

Q DHバーを付けるなら、ロードバイクとTTバイクのどっちがいい?

A TTポジションを詰めるならTTバイク、ロード+DHバーは休む程度に使用するのがいいでしょう。

「ロードバイクのフォームとTTバイクのフォームは異なります。いちばん異なる点は重心の位置。TTの重心位置はロードよりもかなり前方に位置します。そのような設計でないロードバイクでTTポジションを出すと、前輪荷重が大きすぎ安定性が欠如するなど、無理が出てきます。ロードバイクにDHバーを付ける場合は、あくまでロードポジションに加えて、DHバーも持てる程度のセッティングにとどめたほうがいいでしょう。DHバーのメリットを出すなら、専用のTT用のフレームが必要です」

Q TTバイクの恩恵って実際にはどのくらいあるんですか?

A TTバイクの恩恵は空気抵抗の軽減よりも、パワーを生かせることのほうが大きいんです。

「空気抵抗の軽減もありますが、トライアスロンのような速度域では恩恵は大きくありません。DHバーのメリットはヒジをパッドに置くことで得られる脊柱の安定性の増加です。ライダーによる体幹固定力だけでなく、ヒジの固定による脊柱安定性向上は、股関節で生むパワー発揮に直結します。つまり力が逃げることなく、ライダーの持つパワーを最大限に出すことができるのです」

ポジションの自由度は高いが、ライダーの体幹能力のみで脊柱の安定をつくるロードバイク

ヒジの固定によりポジション自由度は失われるが、より脊柱の安定が高まるTTバイク

尾根幹くらいならTTバイクで走る!?

「理論上は多少の上りでもTTバイクで走れるはずなんです。見ためより上体はきつくないはずですし」。多少の上りってどのくらいなん?と思っていたら、「多摩川～尾根幹ルート、あれスピードが乗っていればTTバイクで行けますよ。ダンシングしたくなったときはヒジの荷重を抜いて、体幹にグッと力を入れるんです」

え～!! あのアップダウンがいけるんやったら、僕が参戦しようと思っているトライアスロンレースのほとんどがいけるじゃないですか!?

来シーズンの目標、後ろにつかれない速さを手に入れる!が実現しそうや!! よっしゃー!! TTバイクのポジション出しをするぞ!

BiCYCLE CLUB

SHOP GUIDE

全国エリア別ショップガイド

ショップの皆様へ
イベントやツーリング情報を募集しております。下記までご連絡お待ちしております。
Tel.03-3708-6051 ad3@ei-publishing.co.jp 「広告部」まで www.sideriver.com からもご覧いただけます。

東京都

なるしまフレンド

http://www.nalsimafrend.jp

元オリンピック選手から現役実業団選手まで、スタッフが自慢のロードバイク専門店です。

BGフィット、いよいよ始まります!
BODY GEOMETRYフィットはライダー1人ひとりの骨格、筋力、柔軟性の特徴を考慮して導き出されるカスタムフィットで、故障の可能性を最小限に抑えつ、また誰でも「より速く より遠く より快適な」ライドを実現できる、最先端のフィッティングシステムです。

SHOP DATA
東京都渋谷区神宮前
3-35-2
☎03-3405-9614
営業：12:00～19:30
休み：水、木曜日

取り扱いブランド
SPECIALIZED・PINARELLO・LOOK・ANCHOR・CEEPO・DEROSA・COLNAGO・CARRERA・KUOTA・SCOTT・BMC・GIANT・DEDACCIAI・ORBEA・EDDYMERCKX
SIMANO、CAMPAGNOLO、SRAM、MAVIC 他

埼玉県

パワーコープ

http://powercoop.cocolog-tcom.com/

**初心者の方にオススメ!
ロードバイク多数あります!**

パワーコープは、埼京線「中浦和駅」より歩いて20秒! 駐車場も完備しておりますので、お車でのご来店もお待ちしております。お店も広くなって、さらに商品が見やすくなりました。ぜひ、ご来店下さい。

SHOP DATA
埼玉県さいたま市南区
鹿手袋1丁目2-34
☎048-866-9557
営業：11:00～21:00
休み：水曜日
mail：powerjp@ozzio.jp

取り扱いブランド
トレック・デローザ・ピナレロ・TIME・トマジーニ・ライトスピード・オペラ・カザーティ・コルナゴ・カラミータ・ブルーノ・パシュレー・ロイヤルノートン・その他世界の一流品

東京都

GranDiver

GranDiver グランディヴェル

http://www.grandiver.com

いままで見逃していた走りの進化がここにある!!

ロードバイクを始めたばかりの方も、実業団登録をされている方も、トライアスリートの方も、男性も女性も、楽しく通えるトレーニングジムです。
ペダリングスキルを素早く診断して改善します。
リアルコースシミュレーションでレースを疑似体験。
上昇志向のすべてのサイクリストのために。

業務拡大に伴いスタッフ急募!

SHOP DATA
東京都渋谷区千駄ヶ谷
1-13-11
CHARI千駄ヶ谷1F
☎03-6447-2468
営業：
月～木 14:00～23:00
土日祝 11:00～20:00
休み：金曜日

取り扱いブランド
TAOKAS総代理店

その他ブランド ANCHOR・Avedio・BMC・cervélo・CENTURION・Dedacciai・FELT・HARP・LAPIERRE・LITESPEED・MASI・OPERA・UINTANAROO SCHWINN・Campagnolo・continental・Deda・ELITE・FINISHLINE・fi'zi:k・FULCRUM・KASK・MICHELIN・MINOURA・Kabuto・PROFILEDESIGN selleITALIA・SHIMANO・SIDI・Tacx・TOPEAK・WAKOS

埼玉県

カニヤ・スポーツグラスセクション

Kaniya

http://www.kaniya.biz

**スポーツサングラスはもちろん、
度付もおまかせください!**

店主も"ロード乗り"のメガネ&スポーツサングラスショップ。実体験と眼鏡技術を活かし【自転車乗りの眼鏡店が作るスポーツサングラス店】として快適でクールなアイウェアをご提案。でも、度付が…とお困りの方もオークリー、ルディプロジェクト等も度付加工が可能です。プロ選手のスポーツサングラスも数多くサポート中。荒川CR、入間川CRからも自走来店が可能ですので、お気軽にお立ち寄りください。

SHOP DATA
埼玉県川越市仲町3-24
☎049-222-0509
営業：10:00～19:00
休み：毎週水曜日&
第3火曜日
【掛けにくくてあきらめていた憧れのサングラスも掛け具合チューニング出来ます!】

取り扱いブランド
OAKLEY・RUDY PROJECT・zerorh＋・BRIKO・adidas・SMITH・SALICE・UVEX・NIKE・bolle・TALEX・OGK

愛知県

じてんしゃひろば遊

http://www.chari-u.com

**愛知県名古屋近郊・・・
店頭展示きっと300台ぐらい展示！？**

ロード、MTB、折りたたみ自転車、小径車、クロスバイクなどスポーツバイクを300台ぐらい、だいたいきっと展示。パーツ類もぬるいものがソコソコ揃っています。少しだけアルバイトか**従業員募集**

詳しくはホームページ参照。

SHOP DATA
愛知県小牧市郷中1-197
☎0568-75-5802
営業：10:30〜19:30
休み：水、木曜日（祝日はハリキッて営業です）

取り扱いブランド
スコット・ビアンキ・アンカー・フォーカス・BMC・ジャイアント・ウイリエール・カレラ・コルナゴ・KOGA・フェルト・GIOS・メルクス・KUOTA・メリダ・JAMIS・コメンサル・リドレー・オルベア・チネリ・ラレー・フジ・ルイガノ・KONA・GT・カラミータ・シュイン・birdy・ブロンプトン・DAHON・Tern・BRUNO・b-ant・MASI・TYRELL・BOMA・タルタルーガ・Bonnet Noir・・・などなど、パーツもいろいろ

東京都

CYCLE PINE（サイクルパイン）

http://cyclepine.com

明大前・下高井戸にある甲州街道のプロショップ

あなたにピッタリの1台を丁寧にご紹介いたします。【サイクルパイン・メンバーカード】でお得にお買い物やメンテナンスを♪日曜朝ライドもやっています♪末永く付き合えるプロショップをお探しのサイクリストの皆さま、どうぞお気軽にご来店下さい(^^)/　詳しくはホームページ（上記URL）またはフェイスブック『Cycle Pine』まで。

SHOP DATA
東京都世田谷区松原3-41-16 オパスワン1・2F
☎03-6379-3181
営業：11:00〜20:00
休み：水曜日

取り扱いブランド
TREK・cervelo・PINARELLO・MASI・reric・Twin Six・FI'ZI:K・TIFOSI・Bontrager・3T・GARMIN・GOKISO・TOKEN・SHIMANO・Campagnolo

大阪府

バイシクルランド サカタニ

http://www.bl-sakatani.com/

2017年NEWモデル予約受付中!

モデルチェンジした
NEW DURA-ACE 入荷しました!
秋冬ウエアー入荷!
**11月23日（祝）営業します。
24日（木）振替休日となります。**

フェイスブック『バイシクルランドサカタニ』　ツイッター「@BicycleSakatani」

くみの木店

SHOP DATA
【くみのき店】
大阪府大阪狭山市茱萸木6-239-2
☎072-367-0208（FAX同）
【滝谷駅前店】
富田林市須賀2-18-18（1F）
☎0721-54-3492（FAX同）
営業：10:00〜20:00 休み：水曜日
mail：info@bl-sakatani.com

取り扱いブランド
ANCHOR・BASSO・BH・BIANCHI・BMC・BOMA・COLNAGO・COMMENCAL・DAHON・FELT・FUJI・GARY FISHER・GIANT・GIOS・GT・INTERMAX・Jamis・KOGA・KHS・KONA・KUOTA・LOOK・LOUIS GARNEAU・MARIN・MASI・ORBEA・PINARELLO・RALEIGH・RIDLEY・SCOTT・SURLY・TREK・WILIER・etc

神奈川県

MARSH

http://www.marsh.co.jp/

**ロードレーサーからダウンヒルまで、
スポーツバイク専門店です**

MTBとロードバイクが得意なスポーツサイクル専門店です。日頃のメンテナンスから、ディスクブレーキ、サスペンション等お気軽に御相談下さい。
完成車はもちろん、部品、用品、シューズ、ヘルメットetcバイクライフの必需品はすべて揃います。

SHOP DATA
神奈川県藤沢市亀井野359-5
☎0466-43-8389
営業：10:00〜19:00
休み：水曜日

取り扱いブランド
TREK・GT・LOUIS GARNEAU・cannondale・EASTON・MERIDA・SPECIALIZED・GIANT・SCHWINN・MARIN・SANTA CRUZ・KONA・GARY FISHER・PINARELLO・Transition・RALEIGH・MANITOU・ELLSWORTH・ROCKY MOUNTAIN・OAKLEY

兵庫県

サイクルショップ テラオ

http://www.terao.gr.jp

昭和21年の創業当時から変わらない信頼と実績

ロードレーサー・トライアスロンバイク・スピードバイク・クロスバイクの専門店です。これから始めたい方やフレーム・パーツのグレードアップ・各種メンテナンスなど何でもご相談下さい。価格競争に左右されることなく技術力をもって、お客様に信頼して頂ける商品づくりに、努力させて頂きます。

SHOP DATA
兵庫県姫路市福中町1
☎079-222-3544
営業：10:00〜19:00
休み：毎週水曜日と第3水・木曜日

取り扱いブランド
YONEX・ANCHOR・INTERMAX・KUOTA・BMC・PINARELLO・COLNAGO・ORBEA・TIME・CARERRA・Cinelli・GIOS・BASSO・EDDY MERCKX・Bianchi・GIANT・RALEIGH・ARAYA・BH・DAHON・BRUNO、etc…

神奈川県

CYCLE HOUSE DONKEY

http://www.chdbikes.com/

**普通のチューニングに満足出来ないあなた。おいで下さい！
究極のフィーリング「真空波動チューニング」やってます。**

ホームページ

Facebook

SHOP DATA
神奈川県伊勢原市伊勢原3-3-3ラピュタ1F
☎0463-95-3841
営業：HPみてね!
休み：すいようび
※サイクリングの日はお休みしちゃうもんね〜♪

取り扱いブランド
SURLY SALSA BURUNO CANNONDALE GIOS INTERMAX REZYNE TOPEAK SOMA KNOG RIXENKAUL KUWAHARA KUOTA SHIMANO SRAM AVID ROCKSHOX SERFAS KCNC MKS 888 MOON ERGON OSTRICH DIXNA FSA GRUNGE BROOKS KASK BASIL SUGOI PANASONIC BRIDGESTONE COMMENCAL FIREEYE Lapierre MSC KOMA ANCHOR GROOVY DIRTFREAK PEAK B-ANT DABOMB INDUSTRYNINE MASI NUKEPROOF DUSTEE GIANT

兵庫県

Infinity（インフィニティー）

http://www.infinity-jp.com

**カーボン修理できます!
お気軽にご相談下さい!**

たくさん試乗車を用意しておりますので、バイクを買う前に乗って実感して下さい。ビギナーさんも多数おられますので、気軽にご来店・ご相談下さい。また、スキー・スノーボード開発の実績を生かし、カーボンフレームの修理を行なっていますので、落車等で傷めた時は、お気軽にご相談下さい。

SHOP DATA
兵庫県高砂市梅井4-6-13
☎079-449-0101
営業：10:00〜
休み：月曜日
info@infinity-jp.com

取り扱いブランド
COLNAGO・PINARELLO・SCOTT・INTERMAX・CERVELO・WILIER・BH・LOOK・BOMA・PENNAROLA・TIME・ORBEA・RIDLEY・cannondale・CEEPO・GRAPHITEDESIGN・GOLDWIN・SKINS・ETXEONDO・ASSOS・2XU・CWX・MIZUNO・CAMPA・SHIMANO・EASTON・FIZIK・FULCRUM・FSA・SIDI・NW・MET・UVEX・Giro・Litespeed・FOCUS・corratec etc

愛知県

KATO★CYCLE

http://www.katocycle.com

創業70年のスポーツサイクルのプロショップです。

皆様のおかげで今年で70周年!今後とも宜しくお願い致します。2017年モデル新作各メーカー続々入荷中!ロードバイク、クロスバイク、MTBからミニベロまで幅広く完成車多数展示中です!勿論カスタムパーツ、ウェアー、小物など周辺の自転車関連商品も充実の品揃え!初心者からエキスパートの方まできっと御満足頂けます!まずは店頭まで御来店下さい。駐車場完備・地下鉄でのアクセスも容易です。詳しくはお気軽にお電話でお尋ね下さい。スタッフ一同お待ち致しております。

SHOP DATA
愛知県名古屋市南区駈上2-8-26
☎052-811-3741
営業：10:00〜20:00
（日祝19:00迄）
休み：水曜日（臨時休業あり）
TWITTER：
https://twiiter.com/katocycle

取り扱いブランド
TREK・PINARELLO・DE ROSA・COLNAGO・SPECIALIZED・CANNONDALE・GIANT・BIANCHI・CINELLI・TIME・LOOK・GIOS・CERVELO・KUOTA・BMC・WILIER・SCOTT・RIDLEY・ANCHOR・ORBEA・AVEDIO・CARERRA・JAMIS・BROMPTON・BD-1・DAHON・INTENSE・SANTACRUZ・FOES・CHROMAG・DEVINCI・KNOLLY・ROCKYMOUNTAIN・KONA・TURNER・SURLY・SALSA・BRUNO・B-ant・PASHLEY・O36.5・KASK etc...

鹿児島県

(有)瀬戸口近代車商会

http://www.setokin.net

小物充実! メンテ得意なスポーツバイク専門店

2017年モデル入荷
2016年モデルディスカウントセール実施中

当店は組みたて、セッティングにこだわり、自転車愛好家にとって安心して任せられる善い仕事をお約束できるプロショップ。
旨い珈琲を飲みに遊びに来てください。
ロード、MTB、クロスバイクの試乗車あります!!

SHOP DATA

鹿児島県霧島市国分中央5-3-17
☎0995-45-0558
営業：10:00～19:00
休み：火曜日、水曜日
毎週火曜日は予約のお客様の対応とさせていただいております。

取り扱いブランド
TREK・ORBEA・Cinelli・TIME・Cannondale・ALEXMoulton・GIANT・Panasonic・PINARELLO・Seven・OAKLEY・OGK・ROCKSHOX・SHIMANO・BONTRAGER・DAHON・MERIDA・DE ROSA、国内外多数取り扱い

広島県

サイクルショップ カナガキ

http://www.kanagaki.co.jp/

新店舗オープンに付きスタッフ募集中!!

通勤、通学から週末のホビーまで幅広く対応できる自転車店です。
広島市内全域、東広島までカバーするネットワークで安心。
来春新店舗オープンに伴いスタッフ募集中。
未経験の方も大丈夫です。お気軽に下記までお問い合わせください。

SHOP DATA

広島県西区横川町3丁目6-13
☎082-231-2631
営業：10:00～20:00
休み：不定休

取り扱いブランド
GIANT・RIDLEY・GIOS・FELT・GT・Bianchi・Raleigh・LOUIS GARNEAU・DAHON・Tern・KHS・anchor・Panasonic order System・SHIMANO・Campagnolo・SRAM・PRO・AVID・HAYES・TRUVATIV・TIOGA・TOPEAK・Deda・fi'zik・SELLE ROYAL・Selle italia・FUJI・ARAYA・BASSO・JAMIS・KONA・BE-ALL・FAST FORWARD・CORIMA etc...

鹿児島県

KOGU

http://www.1kogu.com

自転車を通じて広がる素晴らしい日常をしっかりサポート!

車でのアクセスも便利な郊外型の店舗となる「KOGU」は、自転車の楽しさを知るスタッフによる万全のサポートで、経験の有無を問わず「自転車に興味はあるけどよくわからない」といった初心者の方でも気軽にご来店していただけます。ご購入後のアフターフォローも万全。乗り方など基本テクニックのアドバイス、安心のメンテナンスで「自転車の楽しさ」を強力にバックアップ。「KOGU」は世界最大のスポーツバイクメーカーであるトレックの専門店として、お客様へ「豊かなサイクルライフ」をご提案します。

SHOP DATA

鹿児島県鹿児島市東谷山5-27-5
☎099-210-1110
営業：11:00～19:00
休み：水曜日、第一・第三火曜

取り扱いブランド
TREK・BONTRAGER・SHIMANO
その他国内外のパーツの取り寄せ可、お気軽にご相談ください。

福岡県

BIKE PIT 庄

http://www.bikepitsho.com/

アルミロードディスク DOMANE ALR 5 D入荷!

北九州都市高速道4号線黒崎インターから300m!
駐車場7台OK!!
好アクセス「TREKコンセプトストア」で皆様のご来店お待ちしてます!!

SHOP DATA

福岡県北九州市八幡西区割子川1-3-6
☎093-644-3370
〈営業〉
平日：11:00～20:00
土日祭：11:00～19:00
休み：水曜日

取り扱いブランド
TREK・BONTRAGER・SHIMANO・MAVIC・OAKLEY

イベント情報

EVENT INFORMATION

毎土・日・祝	ロード練習会AM8：00～（問：バイシクルランドサカタニ 072-367-0208）
毎月	MTB体験ツアー、ロードイベント開催（問：B-SHOP OCHI 0897-55-2048）
毎週土・日曜日	走行会「あさねり」朝9時お店前集合・ヘルメット必需品(雨天中止)（問：BIKE PIT庄 093-644-3370）

Facebook

バイシクルクラブFacebook

Check!

https://www.facebook.com/bicycleclub/

http://www.ei-publishing.co.jp/bicycle/shop_guide/

BiCYCLE CLUBがオススメする全国のショップをご紹介！ お得な情報盛りだくさん！近くのお店へ急げ！！

東　北
岩手県
宮城県
福島県

関　東
千葉県
埼玉県
東京都
神奈川県

近　畿

奈良県
京都府
大阪府
兵庫県

●11/26(土)朝練
11/27(日)Climb Team Touring 西脇
12/ 3(土)朝練
12/10(土)朝練
12/11(日)サイクリング・ツーリング(予定)
12/17(土)朝練

(問:クライムサイクルスポーツ 079-235-1828)

2016年モデル最大35%OFFも
エースサイクル
福岡県福岡市南区長住2-21-7
TEL092-541-5174
営業時間10:00～19:30
定休日:水曜日

WORLD BICYCLE SHOP
FREE RIDE
www.freeride-jp.com
120坪の BIGスペース
本誌P200広告を併せてご覧下さい
3号線沿いのお店です。
SUPER FREE RIDE
福岡県久留米市大手町1-6-1F
TEL/0942-32-0708
FUKUOKA EAST SHOP
福岡県古賀市新久保1-6-30
TEL/092-942-7889

2017年モデル、入荷始まっています。
ご予約も受付中！
cannondale
DE ROSA
SPECIALIZED
cervélo
PINARELLO
TIME
Bianchi
COLNAGO
BMC
RIDLEY
TREK
ORBEA
Wilier
2016年モデルも残りわずかです
詳しくは P.185 の広告をご覧下さい。
ZING2 FUKUOKA IWAI
ジン・ジン フクオカ イワイ
TEL:092-532-3150 E-mail: zing@iwaisport.com
〒810-0011 福岡県福岡市中央区高砂1-9-3

BICYCLE CLUB
全国エリア別ショップガイド
自転車販売店様、お気軽にお問い合わせ下さい
※お申し込み時に改めてご案内いたしますので、予めご了承願います。
バイシクルクラブWEB ブログ
www.bicycleclub.jp
バイシクルクラブFacebook
https://www.facebook.com/bicycleclub/
ショップの皆様へ▶ イベントやツーリング情報を募集しております。
下記までご連絡お待ちしております。
Tel.03-3708-6051 ad3@ei-publishing.co.jp 「広告部」まで
www.sideriver.com からもご覧いただけます。

あらゆるカテゴリーの人気パーツアイテムいっぱい展示中。とにかく見に来てね。
www.masutani-cycle.com/
北六甲唯一のプロショップ
パーツ 用品ぎっしり マニア必見
ロード、トライアスロン、MTB、トラックレーサー、オールメーカー取扱い
2017モデル入荷しました! / 2016人気モデル大量放出中!!
ロードレーサー売れてます 完成車・用品もてんこもり!
フレームからのオーダーや フレーム組み換えも格安で!
コンポ組み替えも お気軽にご相談下さい!
人気のコンパクトギアクランク在庫各種 カーボンパーツ一杯あります。
2015モデルまだまだ有ります!!
詳しくはWEBをチェック!! 又はお問い合わせ下さい
上記のブランドならおまかせ下さい。人気モデル展示中!
話題の人気モデル入荷中。在庫も有り
ピナレロ・コルナゴ・デローサ・ビアンキ・チネリ・キャノンデール・LOOK・TIME・GIANT・ORBA・RIDLEY・GIOS・BOMA etc
COLNAGO・PINARELLO・CARRERA・GIANT・ANCHOR・ORBEA・CINELLI・DEROSA・BIANCHI・KHS・カステリ・LOOK・TIME・ZIPP・KUOTA・インターマックス・GIRO・MET・OGK・FULCRUM・FSA・アソス・MAVIC・ミシュラン・その他TELしてね!
人気のロード・クロスバイク多量展示中!
今人気のクロスバイク各種展示中!
その他、リーズナブルな完成車 各種入荷予定。
ヨーロッパ話題のモデル各種入荷中。
各ブランド入門ロード大量入荷
デュラーエース9000、アルテグラ6800 11s在庫有り
旧モデル特価車台数少なくなりましたが超特価車有り!
サイクルスポーツ用品
増谷自転車
三田市三輪1丁目7-43（木曜定休日 祝日は営業）
TEL079-564-3240 FAX079-564-3245
初心者の方へバイクの使い方～乗り方まで丁寧にアドバイスしてリーズナブルで安心の必要アイテムも豊富に在庫しております
E-mail: info@masutani-cycle.com

中国・四国
岡山県
香川県
●毎週日曜日 サイクリング
（問：シナノ 087-821-6025）

県下最大級の自転車専門店 Cycle Center Okayama
サイクルセンター岡山 本店
取り扱いブランド
COLNAGO・BMC・RIDLEY・Bianchi・CASATI・BH・CERVELO・CALAMITA・ANCHOR・FELT・FUJI・CENTURION・LOUIS GARNEAU・MASI・GIOS・BE－ALL・PANASONIC・GIANT・DAHON・tern
複数メーカー合同試乗会
12月4日(日)開催
場所：なださきレークサイドパーク
岡山市高柳西町16-109 TEL.086-214-0887 http://cycleokayama.server-shared.com/
営業時間：10:00～20:00 第1、3水曜・第2、4木曜定休

CYCLES Kojima
cannondale
SPECIALIZED
BROMPTON
BRUNO
RALEIGH
ARAYA
BROOKS
BELL
MAVIC
ROCK SHOX
〒760-0046
香川県高松市通町4-3
TEL (087) 821-8530

www.shinano-web.com
シナノ
香川県高松市兵庫町1-14（三越高松店スグ）
TEL:087-821-6025
営業時間 10:00～19:00 定休日/月曜日
RIDE STORE
ライドストア
香川県高松市多肥下町1531-9（高松中央IC約5分）
TEL:087-815-0015
営業時間 11:00～20:00 定休日/月曜日

九 州
福岡県
●第1、3土日曜、第2、4日曜、週末RIDE
（問：FREERIDE 092-942-7889）

西山自転車商会
Nishiyama Bicycle Shokai

BC編集部員は表の顔 じつは旧車好きのレストアラー
各地で古いパーツを漁る自転車マニアの日記

TEXT & PHOTO：西山貴之

編集部
西山貴之
オーダーシートを書いて2年。中学からの、大人になったらトーエイという夢を実現。次の夢はパリでツールを観戦して、サンジェをオーダー

Vol. 43 トーエイスポルティーフの使い道

スポルティーフではジャージを着ないので、こんな感じで近所をうろついているようで、100㎞近く走行

スペシャルメイド 自転車
ランドナーの本

この自転車は、ムックの表紙にもなっている。詳しい製作過程はコチラで。ランドナー系100台を掲載！

東叡社で製作開始から、完成までは1カ月ほど。打ち合わせや製作の過程を撮影させてもらったりと工房に通いつめた。いろいろわがままを聞いてもらって、フレーム＆キャリア＆ステムの製作費はおよそ30万円

前々号のコラムで製作を開始した東叡社スペシャルメイド、オーダースポルティーフが完成した。BCではこのページでしか露出を許されない、無用の長物マッドガードを備えた異教徒の自転車。外せないガードゆえ、旅自転車なのに輪行非対応（暴）。輪行ツーリングはロードバイクで行く、という割り切った仕様だ。ある意味旅を捨てた自転車。

何に使うか。近所を走ってみた。見ためツーリングだが足まわりはカルトベアリング化したレーシング3＆IRCチューブレスなので、走りはロードそのもの。ファットなタイヤが普通のランドナーからすると妙な感じだ。いつものロードのスピードで走れるが、いつものように鍛え上げられた中高年に抜き去られていく。いつもならクソッと脳内で舌打ちするが、ガードという免罪符があるので、くやしくない。速いのがエラいというロードレーサーであることから解放されるからだ。ロードにまたがっていると「鈴鹿ロード周回遅れ」だが、トーエイなら「自転車歴30年のオヤジ」になれる。

去勢したかのような大きなフロントバッグを装着して近所を徘徊している。レーパンもはかず、ユニクロのダウンを着て、じつは自称トレーニングをしているという、コソ錬スポルティーフ。寒くなったこの時期にはピッタリで、けっこう出番が多い。

日本でのオフシーズンに突入しています

例年以上に忙しいオフですが、その様子は裏ユキヤ通信でお伝えするとして、今年もジャパンカップ、そしてさいたまクリテリウムとたくさんの応援ありがとうございました!!

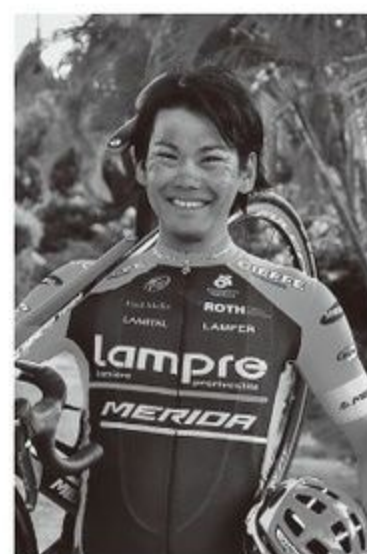
年々日本での盛り上がりが増しているのを感じられ、ほんとうに世界に誇る日本のファンですよ!!

今年はチームランプレ・メリダとして、強いチームメイトとともに参戦したジャパンカップでしたから、勝ちたかったです。

1週間前にカタールでの世界選手権という異例の日程で、フランスからカタール、そしてフランスに戻り、帰国という強行スケジュールになっていたので、自分にしては珍しく時差ボケがひどくて、まったく眠れず、しかも日本のレースは朝が早くて、正直それが一番きつかった。

クリテリウムは、自分の体調をうかがうという感じでスタートしたのですが、大声援を聞いたら体が勝手に反応してしまって、前半から動きすぎましたね(笑)。でもそのおかげで、寝ていた身体を起こして、レースモードのスイッチが入った感じです。

別府さん、すごかった! 2連覇はさすがです。自分はスプリントに加わるポジションにいなかったけど、日本でもおなじみ、人気のモーリが3位に入って、チームは大盛り上がり。

「あそこはユキヤだろ〜」「お前、

新城幸也
Arashiro Yukiya

2009年日本人で初めてツール・ド・フランスを完走し、2012年第4ステージと2016年第6ステージで敢闘賞を受賞。ジロ・デ・イタリアとブエルタ・ア・エスパーニャを合わせて3大ツールは10回出場し、すべて完走。2012年ツール・ド・リムザン総合優勝。ロンドン五輪やリオ五輪にも出場した

所属チーム：ランプレ・メリダ（イタリア）
出身地：沖縄県石垣市
生年月日：1984年9月22日
欧州プロデビュー：2009年（ブイグテレコム）

Bonjour!

Yukiya's World Report

ユキヤのワールドレポート

ジャパンカップとさいたまクリテが終了して完全にオフシーズンに入った新城。国内でのロードレース熱は増しているようで各メディアにひっぱりだこだ。

Information

今年も新城のオフシーズンの活動を支えるボルボ

長年にわたり新城の日本での活動を支えてきたボルボ。今シーズンの新城が使用するのはボルボ／ XC60 D4。先進の安全テクノロジーを搭載し、背が高く重心が上にあるSUVとは思えない走り、長距離移動にうれしいシートの乗り心地と燃費のよさ、自転車がらくらく搭載できる広さなどサイクリストにおすすめ！と新城もお気に入りだ。www.volvocars.com

ユキヤより目立つなよ〜」なんて冗談を言い合いながら自分をリスペクトしてくれていたことに感謝です。初めて日本に来たスタッフは、「お前はスーパースターか?」なんて、日本のファンのみなさんの盛り上がりに本当に驚いていて、喜んでいました。日本のファンのみなさんが盛り上がってくれるのは、ヨーロッパだけじゃない！という印象をワールドツアーチームに印象付けるものです。

　クリテリウムの夜も、身体は疲れているはずなのに、ひどい時差ぼけとレースモードのアドレナリン出まくりで全然眠れないっ。明け方うとうとしたころ、もう朝ごはんの時間っ。なんていう状態でしたが、ステージレースではないので、1日寝られないくらいではコンディション的に影響はありません。走り出しで調子は悪くないぞ、と感じたし、集中していたので、レースが始まる（レースが動く）ラスト3周まではアッという間に過ぎていきました。もちろん、ひときわ大きな声援はしっかり聞こえていましたよ！　どこに誰がいたかもしっかり見えているし、応援グッズもそのときは反応できないけど、ちゃんと見えてますよ。

　その声援に応えるべくこれは勝たなければならないと思ってレースを進めていましたが、攻撃戦になったとき、自分は一瞬迷ったというか、見てしまったのが勝敗の別れ道。自分らしく攻撃していけばよかったと、悔いの残るレースとなってしまいました。25周年記念、優勝したかったなぁ〜。

　休む間もなくさいたまクリテリウム。今回はすごいメンバーでしたね！　ヨーロッパでもこれだけのメンバーがそろうレースはないんじゃないかな。まさにツール・ド・フランスが再現され、日本のファンのみなさんの声援に、選手たちができる限り写真やサインに応じるという光景を自国で見ることができたのは、感動的でした。

　シーズン中、ヨーロッパのレースでいろいろな選手から話しかけられますが、そのほとんどが「日本に行きたい！　ジャパンカップかさいたまに呼んでくれないか?」って（笑）。日本にはそんな世界に誇れるレースがあるのだから、自分は日本人選手としてヨーロッパで名前を残さないと！

　来シーズンも、この熱が冷めることなく、もっともっとレースを楽しみだと思ってもらえるように頑張ります!!

レースの裏側や私生活をこっそり紹介！

アラシロユキヤ裏通信

オフシーズンはイベントやメディア出演で大忙しです！

　帰国してから、ジャパンカップ、さいたまクリテリウム、フランス観光親善大使としての活動、各地でのイベント、そしてテレビの収録、ラジオ出演、スポンサーの方々との打ち合わせ、会食などなど……都内に年に2カ月足らずを過ごす自宅があります。ですが、荷物の入れ替えと、着替えに帰る場所になりつつあるようなスケジュールです。毎年この時期レースで来日している選手たちのアテンドをしながらも浦城太郎状態。東京の変化はすごい（笑）。そしてイベントで全国各地におじゃまして、その土地のおいしいご飯、この時期だけのお楽しみ、大好きなお酒もいただき日本を満喫してます！　テレビの収録があったり、ラジオに出演させていただいたりという、メディアでの露出もロードレースを知ってもらうチャンスだし、自分の役目だと思っているので、積極的に受けるようにしています。バラエティー番組での新城も楽しみにしていてくださいね（笑）。

　今は日本でしっかりみなさんからパワーをもらって、来シーズンのエネルギーを充電中〜。そして、来月第一週めからはタイでの合宿に入ります。

さいたまクリテリウムでは選手全員が紋付袴という和装。これには一緒に来日している家族も大喜び。自分はなぜか侍のかつらでリアルサムライ!?（笑）

サイクルモードでのブースやステージでのトークショーや、もてぎサーキットでのイベントでもたくさんのファンの皆さんにお会いできました!!

新チームのプレゼンテーションは1月のトレーニングキャンプで

新チームとなるチームバーレーンメリダのトレーニングキャンプが1月6日〜9日にバーレーンで行われる。それに合わせ、新チームのプレゼンテーションが行われることがわかった。新城はタイ合宿からこのバーレーンでの合宿で初めてチームに合流することになる。さらに新城の2017年、初戦はオーストラリアでのダウンアンダーになる予定だ

このジャパンカップのために、限定のハイビズ（蛍光イエロー）のチームキットが用意された。トレックが、世界中のサイクリストに安全なライドをしてもらうために始めたABCコンセプトのキャンペーンの一環で、昼間からデイライトを点灯させ、被視認性の高いウエアを着用することで、交通事故を減らそうというもの。レース中、カラフルなプロトンの中でさえ目立っていたことで、その効果はわかってもらえたと思う。

2連覇のかかったクリテリウム。ファビアン・カンチェラーラのラストレースだったけれど、ホームの自分をエースに、チームが全力でサポートしてくれることになった。

レースが始まって、最後のレースとなるファビアンがアタックに反応したり、積極的に動いてくれた。ラスト、モレマがペースを作り、レースをコントロール。最終周回ではファビアン、そして前週の世界選手権でもベルギーナショナルチームのアシストとして一番の活躍をしていたジャスパーが、発射台を務めてくれた。スプリントのタイミングは事前にジャスパーと打ち合わせていて、そのとおりバッチリ決まった。今年はちょっと余裕があったぐらい会心のスプリントとなって2連覇を達成できた。

今年はスポンサーのVIPも来日していたりプレッシャーも大きかったけど、結果を残すことができて一安心。

Theme

RACE

チームの最高のアシストでクリテリウム2連覇達成！

2連覇をアシストしてくれたチームメイトたち。右からファビアン、自分、バウケ、ジャスパー、グレゴリー

Photo：Makoto AYANO

遊園地

PHOTO：Fumy Beppu

Official Site『Life is Live!』

www.fumy.jp

※別府史之選手の最新情報は上記オフィシャルサイト、Facebookページ、Twitterにてご確認ください。

@Fumybeppu

別府史之 Fumy Beppu
facebook.com/FumyBeppu

みなさんこんにちは。11月に入りすっかり寒くなりました。こちらはもう雪が降りはじめました。10月にドーハで行われた世界選手権を終えて、そのまま日本へ帰国。宇都宮、さいたま、茅ヶ崎、そして九州へと3週間の日本ツアーをこなし、久しぶりのフランスのわが家に戻ってきて、この原稿を書いています。

毎年のことではありますが、怒涛の3週間を日本で過ごしました。フランスでは食べられないおいしいものもたくさん食べることができたし、何よりみなさんに会えて、本当に多くのパワーをいただきました。

さて11月も下旬になると、つかの間のオフももう終わりに近づいてきます。まったく自転車に乗らないオフは2週間ほど、その期間は自転車のことは忘れて、頭と身体をリフレッシュ。そんなオフももうすぐ終わり。12月に入ったらチームのトレーニングキャンプが始まります。

来シーズンはコンタドールやデゲンコルブなど新しいメンバーがたくさんチームに加わります。雰囲気もだいぶ変わると思うけれど、また新しい出会いもあるだろうから今から楽しみ！

ツール・ド・フランスさいたまクリテリウムももう4回めとなり、自転車ファンではない人にも「走ってたよね！」って話しかけられるようになった。

じつは今年はさいたまの翌週に上海でもツール・ド・フランスの主催者であるASOがクリテリウムを企画していたのだけど、交通規制の問題で中止になってしまった。日本でもロードレースを開催する際は交通規制の問題があるので、それを考えると宇都宮もさいたま新都心でもこれだけの交通規制をして、このクリテリウムを開催できることが、本当にスゴイことなんだとあらためて実感した。

今年はツール・ド・フランス4賞ジャージを獲得した選手が全員そろって来日。さらに悪魔おじさんの姿も。レース前日には、裃を着たり、太鼓の達人をやったり、日本を体感してもらうという趣旨だけど、自分にとっても新鮮でした。

さて今年のレースはスプリントではなく、新城選手と逃げて逃げきりを目指そうと話していた。エキシビションレースでもあるので、積極的にチャレンジして、観客に気持ちを込めた走りを見てほしかった。幸也のサポートもあって2人でうまく抜け出せたけど、仕掛けるのが早くて残念ながら逃げ切ることはできなかった。でもほんとうに多くのファンに沿道で声援を送ってもらえてうれしかった。この力はまた来シーズンからの力に変えたい。

Theme

RACE

さいたまは魅せる走りで3度めの敢闘賞獲得！

昨年の2位に続いて4年連続の表彰台。今年は逃げて逃げ切って、3度めの敢闘賞を獲得

Photo：Shojiro NAKABAYASHI

さいたまの翌日は地元神奈川県茅ヶ崎市で行われる自転車祭「ちがさきヴェロ・フェスティバル」に参加。僕たち兄弟が育った茅ヶ崎市は「人と環境に優しい自転車の街」で、市民の大多数の人が自転車を利用している。あまりに自転車に乗る人が多いので、一時は自転車事故も多かったのだけれど、自転車事故を減らすために、地域でいろいろなことをしている。このイベントもその一環。でも安全を訴えるだけでなく、自転車のおもしろさも伝えようと「ちがさきクリテリウム」が企画された。エキシビションレースとはいえ、県道を一車線規制して行われていて、ロードレースのスピードを体感してもらえるレースになっている。今はまだ小さなレースだけれど、大きなレースに成長してほしいと願っている。

そのほかにも地元をいっしょに走るライドイベントも行った。湘南の海、烏帽子岩を見にいくコースと、小学生のころに走り回った山道を走るコース。どちらも思い入れのある場所に案内することができた。コースの途中では茅ヶ崎にある自転車レーンも走行してもらった。やっぱり自転車走行レーンがあると安心感がある。いい形でクルマと自転車が共存できる社会になってほしいと願う。

Theme

EVENT

地元の自転車祭 ちがさきヴェロ・フェスティバル

Photo : Shojiro NAKABAYASHI

公道を使ったエキシビション「ちがさきクリテリウム」のスタート前。集まったファンたちと

Fumy's Photo Amusement

別府史之

PROFILE

別府史之
べっぷ・ふみゆき

UCIワールドチーム「トレック・セガフレード」に所属。モニュメントと呼ばれる5大クラシックをすべて完走し、さらに2016年、ブエルタ・ア・エスパーニャで敢闘賞を受賞したことで、すべてのグランツールで特別賞を受賞するという快挙を成し遂げた

SCHEDULE

今後のスケジュール

12月上旬
チームトレーニングキャンプ（スペイン）

Photo : Hiroshi YAMAMURA

BIKE PIT庄（北九州）、正屋（博多）、しゃりんかん（熊本）3店舗合同の阿蘇ライド。総勢70名！

Theme

EVENT

阿蘇ライドに集まった総勢 ハイビズカラーが眩しい70名

11月3日の文化の日は九州へ行ってきました。九州、とくに熊本は高校生のころ、全国大会で3度行って、とても気に入ってそれ以降も何度も行ったところ。去年から今年は九州に行きたいって言っていたのだけど、今年4月に地震があって、その思いがより強くなっていた。

今まで九州でイベントをやったことがなく、プロになって初めて九州のファンの方々に会いに行くことができた。

昨年同様、熊本、博多、北九州にあるトレックコンセプトストアの方々に協力してもらって、熊本阿蘇復興支援ライドを開催することができた。じつに70人もの人が参加してくれた。

崩壊した益城町の家々、阿蘇大橋、阿蘇神社、断層によってできた地表のズレなど、地震の爪痕はまだ大きく残っていた。そして、半年がたっても家屋が倒壊したままだったり、道路もまだ復旧していなかったり、墓石も倒れたままで、まだまだ手つかずという印象を受けた。早く元の生活に戻ってほしい。

もうひとつ話に聞いたのが、地震の影響で観光客が激減しているとのこと。お店も店員を解雇せざるえない状況になっているそう。九州はおいしい食べ物もたくさんある土地だし、自転車を乗るのにも最高の場所だと思う。ほんとうにすばらしい場所なので、応援の意味も込めてぜひ被災地を走りに行ってほしいと思う。

GUTS BELIEVE in BIKES

プロ・マウンテンバイクライダー 山本幸平のいま

山本幸平

トレックファクトリーレーシング所属。北海道幕別町出身でアジア選手権7連覇中のプロMTBライダー。2016年はMTB全日本チャンピオンにも輝き、世界イチを目指し活動中www.yamamotokohei.com

オフは11kg増！ さぁ、ここから身体をつくるよ！

オフシーズンに入り、故郷の美食を吸収して、
ローカルレースにも参戦し、身心をしっかりと休息させた幸平。
例年にも増して、来シーズンへの気合は十分だ！

TEXT：山本幸平

2

3

1

1・2／襟裳岬。とにかく風が強い！　風が強すぎて、風の館という資料館が建っちゃったくらいだ　3／Jリーガー、都倉賢選手（コンサドーレ札幌）と再会。J1昇格に向けてあと1歩！

オフモード全開中にとかち観光大使に就任！

いつも長野県松本市でお世話になっている富貴ばぁさん（三村雅子さん）を北海道に招待！ 今までサポートしてくれた恩返しをしたい一心で、旭川や富良野、十勝地方など僕が育ってきた場所を案内して、北海道を満喫してもらいました。日本ってすばらしい国なんだな〜って、案内している僕のほうが感動していました。

練習をしないで、おいしいご当地フードをモリモリと食べているとプヨプヨな身体になってしまう。そろそろオフモード全開から練習開始モードへと少しずつ気持ちを高めていこうかなと思っていたころ、なんと、とかち観光大使に任命されました！ 十勝地方のことを世界に知ってもらえるように、今まで以上に積極的にアピールをしていきます。

さっそくです(笑)。十勝のすばらしいところは、なんと言っても、ミネラルを多く含んだ水と雄大な土地のなかですくすく育つ農作物！ とくに小豆とそれを使ったスイーツや豚丼は絶品です！ 夏と冬では約60度Cも気温差がある厳しい土地ですが、十勝晴れという日が多くあり、全国有数の日照時間が長い地域でもあります。人口は約35万人で面積は岐阜県とほぼ同じ広さ。ほんとうにいいところなので、みなさん、十勝へ遊びに来てください！

夢をもち全国へ動き回る！

普段は、オークリーのスポーツラインを着ていますが、最近はスーツ姿になって、人生初のプレゼンテーションを行い、僕がレースを走るのを応援してくれる協力者を募っています。パソコン作業も増えて、一般常識のなさにとても落ち込だりしていますが、夢のために突き進んでいきたいと思います！ 早く皆さんにもいい報告ができることを願って進みます！

2017年へ向けて練習をスタート！

練習も本格的に開始して、来シーズンに向けての身体づくりを開始しました。

自転車では、強度を落としてていねいに動きの確認をし、ランニングやウエイトトレーニングとコアトレーニングを行っていきます。しっかりと休んだ身体だからこそ、動きの感覚がすごくわかりやすく、自分でも日に日に動きがよくなっていくのを感じて、すごく楽しいです。ほんとうに継続は力なり！って思います！

でも、たまには休養も必要ですよね（苦笑）。

マウンテンバイクを使った鬼ごっこ!?

三重県多気町で行われた「勢和多気ヤマジテカップ2016」に招待選手として参加しました。僕が予選を勝ち抜いた70人を追いかけるというコーナーはとっても盛り上がりました。3周する間に僕に追い越されなかったライダーは松坂牛をゲットできるんです。肉のためにみんなでがむしゃらに走ります（笑）。

地域の方々の優しさと協力で成り立っているのがよくわかるレースで、マウンテンバイクに乗ったことがない人にも、まだペダルがついていない子どもたちにもマウンテンバイクの楽しさが伝わる工夫が取り入れられていたし、終始、選手と観客に一体感があるな〜と思いました。このようなレースが全国に増えてくれるといいな♪

1・2／レース会場となっている勢和の森マウンテンバイクパークができたのは3年前。コース管理からレース、MTB学校など、地域全体で支えている　3／世界で唯一、鉄ソリを引くばんえい競馬。開拓時代の農耕民の文化を伝えている　4／雪だけじゃないよ、一面に咲く花畑もきれいだ　5／十勝観光大使のパンフレットには僕の名前が入っている！

今月の逸品

[塩ラーメン]

名物えりもラーメン。普段は、絶対選択をしない塩味だが、ここのおすすめが塩ラーメン！ということだったので、注文したら、海鮮系のコクと旨味が詰まったスープのおいしさにびっくり！ あっという間に完食！

We Love MTB

[西井 匠さん]

西井さんは 北京五輪のときのMTB監督で、現在はマウンテンバイク普及活動のために力を注いでいる。三重県多気町にある勢和の森マウンテンバイクコース（SFM）完成の立役者で、来年5月にはこのコースでUCIレースを開催予定。マウテンバイクとは『人生そのもの！』

スチールの限界に挑む
ケルビム今野真一の手稿
Shinichi Konno's Special Column

革命を起こしたいと君は言う・・・

第41回

身のまわりにある規格ってなんだろう？

Cherubim Master Builder
今野真一
東京・町田にある工房「今野製作所」のマスタービルダー。ハンドメイドの人気ブランド「ケルビム」を率いるカリスマ。北米ハンドメイド自転車ショーなどで数々のグランプリを獲得。人気を不動のものにしている

サイクルモードで発表したレーサースルーアクスルモデル。スチールのメリットを引き出す最高峰のレースモデルにスルーアクスル規格とワイヤレスコンポのスラム・レッドイータップを搭載した

われわれの工房はさまざまな試作モデルも製作する。多くは、企業の試作車や実験車両だ。以前、工業系の大学教授が来て自転車界のさまざまな文句を言ってきた。「ホイール径が小さすぎる！」とか「クランクは長いほうがいいに決まってる！」「あんな変速システムは遅れている！」などなど……。

「クルマのロータリーエンジンを見習いたまえ！」みたいなことをさんざん話してお帰りになられた。「規格ってものもありますし」といったがムダそうだったので、早々にお引き取りをお願いした。工学系や物理系の学者たちのなかでは自転車は恰好のターゲットとされることが多い。彼らは自転車は未熟という。

しかし、実際はいろいろな規格がある。しかしこの規格こそが自転車の性能の底力でもある。

規格は必要か

そもそも規格とはなぜ存在するのか？　まわりを見渡せば、規格だらけの製品であふれている。天井の高さから、ドアの大きさ。窓ガラスに蛍光灯や机の高さまで。規格だらけ。これじゃ自由なんてありはしないと思う。独創的ない建築なんてありえないのではと思うほど。

道にも規格が存在し、そこを走るクルマはもちろん規格に支配されている。ガードレールや信号機も寸法きっちり。インターネットでデータをやり取りする信号も同様だ。しかし、これら規格がなければ世の中もめちゃくちゃになってしまう。ネットの普及はおろか、交通網も発展しない。

多くの人たちによりよい物を提供し、効率的に生産するには、必ず「規格」が必要となる。ドアの規格がわかれば、質の高いドアをたくさん作り、多くの人にドアやサッシを提供できる。ひとつずつ大きさから開発していてはけっしてよいものはできないし、業界自体の進歩もありえない。

しかし逆にひとつの規格に固着してもいけない。ボブ・ディランが歌ったように「the times they are a-changin'」時代は変わる。環境も変われば技術も変わる。ドアがいらなくなる時代も来るかもしれない。

フランスの建築家、ル・コルビジェがモデュロールなる方式を作成し、一般的な人間の身長や手の長さを調べ、これを基準に建築や家具の規格を作ったことは有名です。ちなみに自転車の27インチの直径700㎜前後のホイールと、コルビジェの提案する「あつかいやすい家具」の高さが700㎜と似通っているのは偶然ではないと思う。

自転車の規格

フレーム製作者は過去にもさまざまな規格と戦ってきた。エンド幅やシートポスト径、ヘッドパーツやBBの規格など。製作者としては頭を抱える問題だ（BBではさんざん振りまわされたが、結局どのメーカーもJIS規格のノーマルに戻った、こんなことは多々ある）。

そこで今回はスルーアクスルを例に話をさせていただこう。サイクルモードも近く、われわれもこのスルーアクスルを搭載したフレームを製作する流れとなった。このディスク化によるハブシャフトの新たな規格は、ロードバイクのねじれ対策や今後の多段化や剛性アップに貢献するといわれている。しかし、そもそも「ロードにディスクブレーキが必要か？」「ローターの安全性は？」また「これ以

完成した生地状態。スルーアクスル専用カーボンフォークを使用。この状態でも美し。塗装をするのもたっいないほど

3

2

1

1／彫刻が美しい専用リアエンド　2／内蔵ブレーキワイヤーのストレスのない流れを考慮　3／142㎜のエンド幅はロードとしてはやはり広い。剛性などにどう響いてくるのか

上ギヤを増やすメリットは？」「ハブ軸の大径化によるデメリットは？」など、いま輪界では意見が飛び交っており、「今野さんどう思われますか？」と聞かれることもあった。結論からいうと「私も聞きたいくらいだ」そんな答えかもしれない。しかし私はニューモデルとしてこのフレームを発表することにした。なぜなら、どんな理由であれ、新たな規格や新しい構造を世に送り出そうとすることがなくなったら技術の進歩がなくなってしまう。そして必ず「何か」を残して行くからだ。もしダメなら淘汰されるだけの話。

　現在の自転車も、多くのエポックメイキングな規格戦争があり今の形となっている。なにしろ相手はエンジンでもコンピューターでもなく、繊細な人間なのだから、使いにくければ、たちまち悲鳴をあげる。前述したように質の高いシステムや交通手段を構築するには規格はなくてはならない。フレームメーカーが自転車を作っているのではなく、産業が一体となり質の高い自転車を作っている。

　たとえば、あるメーカーの研究で27・5インチがいいと規格を無視しタイヤの製作を始めたとしても、それが標準となるには気の遠くなる時間がかかる。なぜなら、競走でメカニックは混乱し、リムホイールメーカーや、ギヤ比が変わりギヤシステムまでもが従来のパーツが使えない可能性もでてくる。ましてやフレームの供給は絶望的だろう。

究極の自転車

　自転車は「乗り手に合わせるべきでは？」という意見もある。とくにわれわれのようにオーダーフレームを製作している工房は、そんなイメージが強い。現状をつきつめればハンドルはミリ単位で肩幅にあわせ、ホイールも身長にあわせオーダーで作る。しかしそんな話は、現実には見当外れだ。身長に密接に関わってくるクランク長でさえそう。171㎜の長さがいいからといって作ったところで、性能的には大手メーカーの製作するクランクの足元にも及ばない。オーダーやフィッティングには限界がある。大事なのは、こんな現実とのサジ加減だ。

アヘッドシステム

　自転車業界は長らく規格の変更も少なく、どちらかというと保守的な業界だったようにも思える。しかし近年はめまぐるしい新規格旋風が吹いていると感じている。金儲けだ、ユーザーを振りまわすなどの意見もあるが、私はそうは思わない。ダメだったとしても、きっと何かを残してくれると信じている。

　最後に近年の新システムでもっともロードレース界に貢献したと思われるモノを紹介したい。それはアヘッドシステムだ。相当昔からあった物だが、80年代に新たな機構として紹介された。当初はアーレンキー一本で輪行できるというコンセプトで登場したらしいが、MTBブームと重なり、たちまち日の目を浴びた。構造はコラムをダイレクトにつかむのでそれまでのスレッドステムの性能を格段に上まわることになった。そしてこの構造はコラムにネジ切りを必要とせず内圧がかからないという副産物があった。きっと発明者はこのメリットを想像していなかっただろう。しかし結果、アルミコラムを可能としアルミフォークの普及、そしてカーボンフォークへとつながっていき、やがてカーボンフレームまで発展した。アヘッドがなければカーボンフレームの普及はもう少し遅れていたはずだ。

2

1

3

1／ディスクブレーキの新規格、フラットマウントが装着される　2／スルーアクスル＆イータップ、まだ見慣れないアッセンブルだ　3／スチールフレームには太すぎなのは否めない専用カーボンフォーク。改善の余地はまだある

いろいろあった今年の宇都宮

いやー、秋の宇都宮といえば、やはりジャパンカップでありましてね。今年はファビアン"宇宙人"カンチェラーラのラストランもあって、大いに盛り上がった。

なんでもカンチェラーラみずからが「引退試合はウツノミヤで」と言ったそうで、もうあの「ワープ走行」は見られないのかと、多くのファンたちがこの地に集結したわけだ。

土曜のクリテリウム、日曜のロードレースと、私ヒキタも大いに楽しませていただいたわけだが、驚いたのが、その日曜日のこと。

表彰式も終わろうとするころだ。ギャラリーたちに「なんだか火事があったらしいぞ?」という噂が広まり、その後「スゲー連続火事だったらしいぞ?」と話が大きくなり(事実だったわけだが)、強烈なスマホ画像が出まわり(例の軽自動車が炎上するヤツ)、さらには「連続して火事になったのは、連続爆破事件だったかららしいぞ?」となり(これまた事実)、死者はひとりで、けが人が多数出たらしいぞ?、こりゃテロしかありえないぞ?、みたいなことになり、帰り道に急ぎのクルマが殺到、えらい渋滞になった。

もちろんアレだ。憶えていらっしゃるだろうか、元自衛官のじいさんが、人生に絶望して、自宅とクルマを時限爆弾で吹っ飛ばし、みずからも爆弾自殺した、あの事件。いわゆる「テロ事件」じゃなかったが、迷惑さ加減はテロとさほど変わらん。本人以外に死者が出なくて不幸中の幸いだったよ。多少不謹慎ながら現地に居合わせた者として、そう思う。

ま、国際大会があった!ということを鑑みると、とりあえずはパニックにならなくてほっとした、というのが関係者のホンネだろう。

しかしながら、いっやー、こんなコトもあるんだなぁ。家に帰ったら、カミさんのほうが「トップニュースだったわよ、大丈夫だったの? 現地は」と言っていた。

いえ、すいません、私といえば「あれ? 連続爆破? あーそー」の後、ビールとともにただただ餃子を食べていたもので、そこまでの大騒ぎになっていたとは気づきませんでしたです。

それとは別に宇都宮がこれからちょいと

と、そういう宇都宮。それとは別に、これからかなりの変貌を遂げる予定らしい。というのも、新市長の登板で、今後、この街には、LRT(次世代型路面電車)が敷かれることになったからだ。

ジャパンカップの会場となった森林公園近く、桜十文字から、宇都宮駅前でJRと交差して、工業団地まで。これまでもエコシティを標榜してきた宇都宮に、ますます拍車がかかるという格好だ。

もちろん欧州各都市の例を見ても、LRTと自転車の相性はよく、ますますの「じてんしゃのまち」ぶりに先鞭がつくのだろう。

そのLRTが走る予定の道を走ってみると、両端に自転車道が走っている。構造物で完全に車道と分離した自転車走行空間だ。片側ようやくクルマ一車線分というくらいだろうか、そこにそれぞれ交互通行で自転車を通すという形だ。

なるほど、宇都宮市は「やる気」だな。おそらくこの通りを、アムステルダムやコペンハーゲン流に最新の「エコ通り」にするつもりなのだ。この広さなら、交互通行にしても、それなりに安全は保てるだろうし、ママチャリユーザーにとっても福音だろう。

現在はまだ工事中のところが多くて、自転車道はぶつ切りの連続だが、やがて、それも解消されるのだと思う。ま、そうあってくれないと自転車道の意味がない。

／Profile／

疋田智

"自転車ツーキニスト"という言葉を提唱、自転車ライフのすばらしさを広めている。NPO法人自転車活用推進研究会理事。著作は「自転車"道交法"BOOK」(弊社刊)など

疋田智の 燃えよ! 自転車オヤジ

その形にこだわるな

ただし、私ヒキタとしては、この通りの先にある宇都宮市の自転車政策に若干の危惧をもっているのも確かだ。

このLRT通りは、これでいいと思う。ここはいわば「象徴」、LRTと並んで、エコはこうあるべきという理想を示すためのものなのだから。道路全体だって、こんなに広いし。

宇都宮のスタンダード自転車レーンは水色に近い青(スカイブルー)で塗られて、車道の左端にある

しかし、すべての自転車走行空間(自転車道あるいは自転車レーンなど)が、この形を目指すとなると、それはそれで大いに疑問で、いくつかの高すぎるハードルが待ち受けている。

まず第一に、この形は時間とお金がかかりすぎる。

こうして構造分離した自転車道を通そうとすると、どうしても一大プロジェクトとなってしまい「たかだか400m程度に1年も2年もかかりました」というような話になってしまいがちなのだ。首都圏でいえば新虎通りがそうだったように。

同じお金と時間があれば、自転車レーンがいったい何km、いや何十km敷けたことか。

さらには、こうした構造の自転車走行空間のまずい点は、いったん造ったが最後、おいそれと元に戻れなくなってしまうことだ。

同じく新虎通りを例にとると、この通りは本来、失格なのだ。2m幅の自転車道とやらに交互通行で自転車道を通し(つまり片側1m幅、すれ違うのも困難だ)、歩道にわざわざ乗り上げさせ、という安全に逆行するタマラン通りである。それは誰の目にも一目瞭然。

にも関わらず、いったんこういう工事をやってしまうと、直すには一度ぶっ壊すしか手がない、という絶望的状況に陥ってしまうっ

てわけ。

自転車の交通量が増えても（間違いなく今後、増える）広くすることもできない。

3つめが最もタマラナイ、とヒキタは思う

そして、3つめが最もタマラナイ話で、これは現在の日本の状況にも大いに関わってくる。

日本の自転車状況の何がダメって、一番は「逆走が多い」という現実だろう。これは読者の誰もが首肯してくれることと思うが、自転車乗りが左右デタラメに走るのがスタンダードである現状。これが自転車にとって最も危険なのである。

こんな国は日本以外にはない。先進国であれ、途上国であれ、自転車がある程度普及している以上、その走行方向は必ず定められ、国民はそれを守るものなのだ。

クルマがどっち向き、というのと同じく、最もベーシックな交通ルールなのである。

もちろん日本においては、自転車は左側通行が鉄則である。これを守らないと、正面衝突だけでなく、出合い頭事故が頻発してしまう。実際に日本の自転車事故が、先進国中、突出して多い一番の理由は、逆走、すなわち右側通行が蔓延していることにある。

LRTが通る予定の目抜き通り沿いには交互通行の「自転車道」が敷設されることになる。車道との仕切りは、このままでは乗り上げた時に車道側に倒れてしまうため、一考が必要だ

Main Subject ／

宇都宮の「自転車道」に考える

自転車で盛り上がる宇都宮。私、疋田ももれなくジャパンカップを観戦してきた。で、気になったのがその道すがら、宇都宮駅から森林公園へいたる道路だ。すでに自転車走行空間が作られているのだが、はたしてこれでよいのだろうか？

TEXT：疋田智　PHOTO：疋田智／編集部

ところが、こうした自転車道は、その右側通行について行政が後押しする、という形になってしまう。

確かに海外でもこの手の大通りはある。だが、その交互通行の自転車道が終わったところで、路面標示は元通りのクルマと同じ順行通行に導くわけだし、だいいち自転車に乗るそれぞれが「自転車は右側！（あるいは左側！）」を知っているから、交互通行が終わったら、自然に右側（あるいは左側）に移っていく。

ところが、わが日本。

われわれのこの国では、自転車の方向について考えている人々が非常に少ないため、たかだか数百メートルの自転車道が終わると、人々はそのまま車道（あるいは歩道に乗り上げて）右側通行をしてしまうことになる。

結局、ほんの一部（自転車道）の快適のために、ほとんどの自転車走行を危険にさらしてしまうという形になってしまうのだ。

正直申し上げて、私は「自転車は左側通行」というあたりまえのルールが浸透するまでは、この手の交互通行の自転車道をつくってはならないと思っている。

宇都宮にはブルーがよく似合う

じつは宇都宮の市当局、そのあたりをよくわかっている（人もいる）。

だから、ここ以外の宇都宮市のスタンダードは、車道左端のブルーレーンだ（右ページ写真）。逆走に注意を促すために、必ず矢印マークとともにある。

この宇都宮という街は、京都や金沢などと違って、新しい建物が多いし、関東平野の真ん中にあって道がそのまま空につながるような風景になるので、スカイブルーが街に似合っている。エンジ色が似合う金沢や、ベンガラ色を選んだ京都と違って、宇都宮はスカイブルー。それでいいのだ。

さらには宇都宮のブルーレーン、違法駐車車両がふさいでいることが非常に少なくて、実際に走ってみると、本気で走りやすい。

私はこのやり方を捨てないでいただきたいと思う。

LRT通りは、それはそれで「極太の道路・未来都市のストリート」として造っていただければいいと思う。ただし、それはとりあえずここだけでいい。

オランダだって、およそ半世紀かけてあそこまでやったのだ。ましてや日本。まずは「自転車は左側通行」からスタートし、少しずつ少しずつインフラとルール順守を手がけていくべきだろう。一足飛びに「構造分離の自転車専用道を！」なんつってもラチがあかない。

まずは左側通行の徹底、ついで自転車レーン、そうして「非歩道」に自転車を導き、ドライバーにも周知徹底を、と、施策に優先順位をつけ、その順番に実施し、地道に努力した末にこそ、真の「じてんしゃのまち」は待っているのだと思う。

Jプロツアーで注目の“主人公”

LA PROTAGONISTA

2017
JANUARY

【愛三工業レーシング】

平塚吉光

ラバネロと出会い成長した少年時代

「プロ選手を目指すなら少年時代にいろいろなスポーツに打ち込んだ方がいいと言われています。でも、僕の場合はほかのスポーツを競技としてやってこなかったからここまで来れました。僕は心底負けず嫌いなんです」

笑顔を絶やさず話す瞳の奥に、誇りを持った表情が清々しい。彼のカッコよさがそこにある。

彼の名は平塚吉光。22歳でデビューしたシマノレーシングから愛三工業レーシングへと国内トッププロチームを渡り歩いて来た。小柄な体格を生かしたクライミング能力と高い走行センスで、過酷なプロロードレースの世界を駆け抜けて来たのだ。

私が初めて出会ったのは、彼がまだ12歳のころ。今ほどロードレースが注目されていなかった当時、修善寺の日本サイクルスポーツセンターでレース前に入念に固定ローラーでアップする姿をよく目にした。小学6年生にしては小柄だなという印象で、正直さらに低い学年じゃないかと当時の私は感じていたに違いない。

「とにかく小さかった。中学入学時の身長が130㎝台、高校に入っても154㎝、卒業時にようやく160㎝に届きました。小学4年から始めた自転車ですが、体格差がスピードに直結するトラック競技など、少年時代の自転車競技はまったく成績が振るわず。もし僕がほかのスポーツを知っていればとっくに自転車は諦めていたと思います」

しかし、さまざまな人との出会い、きっかけが彼をプロレーサーにまで成長させた。

彼の原点は生まれ故郷の静岡県沼津市。東伊豆で開催されていたMTBのミヤタカップに小学校3年から参加するなど、少年時代から自転車レースに親しめる自然豊かな環境で育った。そして偶然にも東京都練馬区のクラブチームラバネロが地元の沼津にも姉妹店を展開していた。店に出入りしていた父の影響でフレームをオーダーしたのがロードを手にしたきっかけ。小学4年生でロードレーサーに乗るようになった。

「靴の先端に綿を詰めて走っていた僕に、女子選手のオーダーも受けていたラバネロは自分が乗りこなせるサイズのロードレーサーを作ってくれました。ロードバイクの走行感を知ってしまった僕は、

PERSONAL DATE

生年月日
1988年11月13日生まれ
血液型：B型
身長／体重：162㎝／54㎏
スポーツ歴
自転車歴19年
水泳6年
趣味
自転車に関わるアイテムを物色すること

HIRATSUKA

コンプレックスを踏み台に戦ってきた競技人生

心の強さを武器に走りに磨きをかけてここまでたどり着いた。
プロ選手生活7年めの「小さな巨人」、平塚吉光選手の人生にフォーカスしてみた。

当然その魅力にハマってしまったんですね」

そして。当時のラバネロは日本のトッププロチームであったアコムラバネロ時代が終わり、再び若手選手を育てるクラブチーム時代にスイッチしていた。

「高村精一さんには人間的な部分も含めてゼロから教わりました。ポテンシャル的に高くない自分が選手になれたのは、きれいなペダリングのおかげです。そのペダリングは高村さんの教えがあってこそのもの。小さかった自分にもクランクを短く切ってまでペダルをうまく回せるように指導してくれたんです。また子どもだからといって甘やかさない指導が自分のがまん強さを作ってくれました」

ラバネロ出身の選手はフォームがきれいなことで知られている。そこから輩出された多くのプロ選手たちのなかに飯島誠氏もいた。

「オリンピックで活躍する日本のトップ選手であった飯島さんが身近にいたことは計り知れないほど自分に影響を与えました。ブリヂストンアンカーに所属されているときに、僕は同じ土俵で走りましたが、力が足りない僕らを見て試合中に時に厳しく指導していただいたのはいい思い出です」

今でこそスマートな選手が多い日本のレース界だが、当時の日本のプロ選手たちは個々の人間味や性格が前面に出る選手が多かった。チームの枠を越えて熱かった飯島氏は現在もナショナルチームのコーチとして活躍している。

世界をめざし シマノへ

平塚選手の飛躍の年となったのが2009年のツアーオブタイランド。日本代表として6日間で945kmを走り総合8位の好成績をたたき出した。その年の世界選手権やジャパンカップロードにも選出されるなど、一気に状況が好転した。

「体格的にも同世代と先頭で争えるようになったのが高校3年生。長年所属してきた思い入れもあり、卒業後もプロを目指しラバネロで走らせてもらいました。アンダー3年めにようやくそれに近づけるようになったと同時に、世界選を機に、ここで勝負するなら海外に行かないと……ということで今西尚志さん（当時のシマノレーシング監督）に直談判しました」

その実力が認められ、アンダー4年めにシマノレーシングに入団を果たした。

プロ1年めはその実力が開花した。第2戦の伊吹山ヒルクライムでは国内トップクライマーを抑えて優勝。さらに第7戦の富士山ヒルクライムで2位、第11戦の小川村大会でも強豪NIPPO勢に打ち勝ちU23ピュアホワイトジャージを不動のものにした。最終戦を終え、U23の平塚選手とエリートの畑中選手がツアーリーダー。チーム総合優勝も遂げシマノレーシング最強時代の立役者となった。

2年めに入ると、念願の海外遠征、オランダを拠点に活動する。

しかし待っていたのは、あまりに体格の違うオランダ人たちに揉まれての厳しい試合。

「与えてもらった環境のなかで活躍したかったという思いは今でもありますが、雨風の激しい試合の中で、この土地でまったく勝負できない自分に悩まされ続けました。負けず嫌いの自分が初めて自転車をやめたいと思ったのもこの時でした」

「ひとつ前の人に勝とうと重ねて来た結果がここにある」という平塚選手。風を巧みに読んで走るレース運びを得意とする

日本で大活躍した翌年の失望……。それもまた体格差を感じてのもの。厳しい環境で自分を見つめ直した彼は翌年再び舞台を日本に戻した。

アジアをめざし 愛三工業へ

そのころ、目にとまったのが、スプリンター西谷泰治をエースに絶妙の連携で一丸となってアジアツアーを戦う愛三工業レーシングだった。すでにアジアでは一目置かれる存在の彼らとともに戦いたいと移籍を決意した。

「アジアで走るには自転車の強さ以上に、悪環境でも生き残れる強さが必要。悪路が続く200kmのステージを走った後でもペロッと食事をたいらげてしまう中島康晴選手や伊藤雅和選手はまさにアジアツアー規格の選手。僕も18歳のころ、イーストジャワを走り、風呂も寝る場所もない環境でステージを走った経験が生かせました」

愛三工業で4年めを終えた2016年、選手としての円熟味を帯びて来た今、新たな展開に踏み出す彼がいた。

「この冬は地元の空気を吸いながらクロストレーニングに励み、一念発起して来シーズンを迎えようと決意しました。見ていてください！」

幼いころから踏み続けて来たペダルは、今も彼を未来へ導くペダルだ。2017シーズンの平塚選手に注目していきたい！

REPORTER

管洋介

群馬グリフィン所属 の35歳。高校時代からレースを始め、国内外のレースを経験。近年はスペイン選手と日本選手の相互派遣、アクアタマや群馬グリフィンなどのチーム設立にもかかわってきた

YOSHIMITSU

イラスト：中村もみ

BC TALK 2017 1

BICYCLE CLUB CROSS TALK

距離マシマシは損？ それとも得？

→大分県　古長さん　20代男性

▲ツール・ド・佐伯に出たとき、長い距離にエントリーした人たちとトレインを組んで走行していたら曲がり角を間違え、30㎞以上余分に走ってしまった。

✎ロングライドイベントなら、さらに距離を走れてお得じゃないですか！ 120㎞のロードレースで途中で降ろされてしまうと、コスパが悪くてものすごく損した気分になります（ぐすん）。（山口）

畳一畳分のやさしさ 理想のパートナーさん

→東京都　川瀬さん　20代男性

▲同棲中の彼女の制止を振り切ってロードバイクを買って帰ったら、ちゃんと置き場所を作ってくれていた。

✎うらやましすぎるぞ！ と全国から突っ込みが来そうな話ですね。「あったはずの自転車がない！」なんてことにならないように2台め購入時にはご注意を（ふふふ）。（山口）

スニーカーなのに俺より速いなんて！

→岐阜県　小林さん　20代男性

▲ヒルクライムにビンディングシューズを忘れた人がいたが、スニーカーで参加していた。その集団で一番速かった。

✎先日、ライドするときは必ずサンダルという人に会いました。もっとも底が硬い自転車向きのサンダルをセレクトしてます。しかも、ビンディングシューズより、サンダルのほうが鈴鹿のタイムがよかったとか。（西山）

背中のパートナー びっくり＆ほっこり

→福岡県　岡本さん　30代女性

▲山を上っているとき、前に何かいるなーっと思って近づいて見たら、リュックに入った犬を背負って山を登っている人がいてびっくりしました。でもとてもほっこりしました。

✎あらかわいい。でもその人、じつはすごい体力の持ち主なのでは？ 小型犬といえど重さはあるでしょうし、なんといっても上りですからね。よほどの愛犬家と見た！（浜田）

職場にパンダ登場！ でもケアは忘れずにね

→埼玉県　布施さん　40代男性

▲日焼け止めを塗らずに100㎞ライド。サングラスのせいで顔の下半分だけ焼けまくり。職場でパンダ呼ばわりで、トホホ……。

✎パンダで笑いをとれたのであれば◎じゃないですか!? 男性もシワやシミができはじめると、けっこうショックらしいですよ。数年後のために保湿ケアは必須です！（もち）

これは呪いか運命か？ パンクとの戦い

→東京都　宮澤さん　20代男性

▲長距離ライドをするたびに、段差や小さい穴に挟まってリム打ちパンクをしてしまう呪いにかかっています。

✎僕は1週間で3回パンクした経験がありますが、ダメなときはダメというか、どーしようもないことってありますよね。「絶対にパンクしない！」って強い気持ちをもって走りましょう。（トモヒロ）

ボトルのなかはまだカッチカチ！

→愛知県　田部さん　30代男性

▲初夏、ボトルを凍らせて持っていったが、その日は気温が低く溶けず、なかなか飲めなかった。

✎あるある！ 山に走りにいったとき、日陰が多い山だったので凍ったカルピスが溶けず、炭酸水を自販機で買って、割って飲みました。山頂での炭酸カルピスはとてもおいしかったです！（もち）

いとしい君に出会うためなのに「え…なにそれ？」

→徳島県　富士さん　50代男性

▲サプライズで遠距離に住む彼女の家までロードで行ったら、ドン引きされました。

✎「やってはいけない!? 残念サプライズ事例」に選定！ ……と思いきや、私は感激する派です。それにしても強烈なサプライズだなあ。よくも悪くも笑える思い出になるのは間違いナシです！（ヒナコ）

次のヒナコの自己ベストは美尻レーパン集です（ウソ）

→東京都　諸富さん　40代男性

▲ある日のサンデー走行会のこと。カフェで小休止していたときに、バイシクルクラブ11月号の「自己ベスト」のヘルメット記事が話題にあがりました。「小顔に見えるのがいい」とか「ジョージ・クルーニーみたいな渋顔に見えるのがいい」とか。話題は「○○に見える」シリーズでウエアにも波及（笑）。つい調子に乗って「お尻が

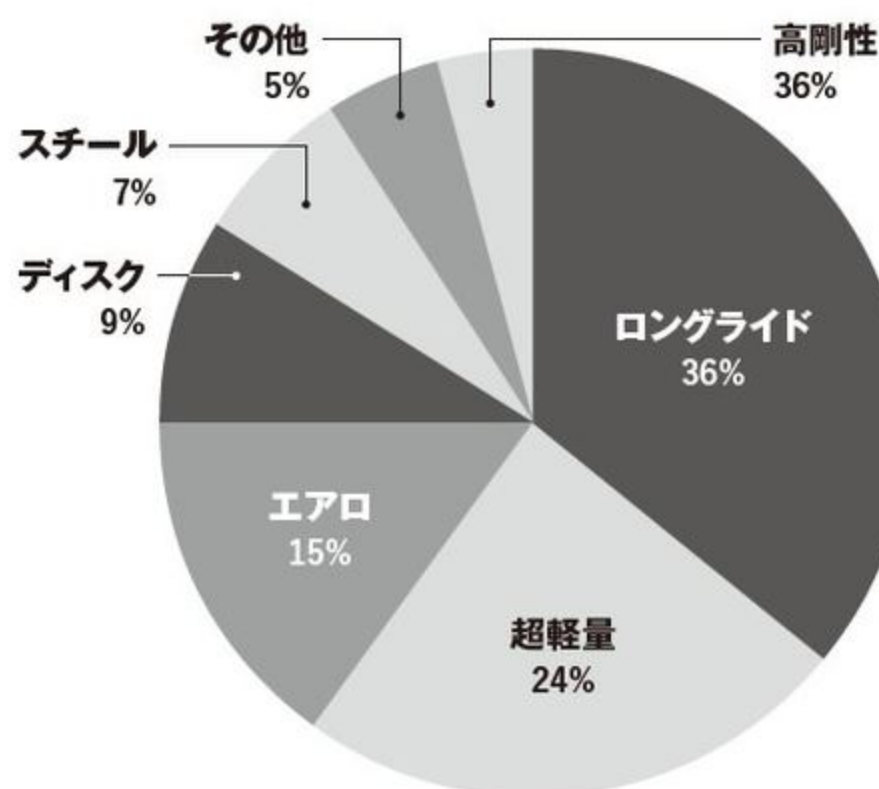
BICYCLE DIARY
［ジテンシャ日記］

しまなみ&やまなみを走破 尾道〜松江の自転車旅 PN.TREKさん

今年10月の誕生日を記念してしまなみ街道とやまなみ街道を走ったろかい！と思い立ち、東京から輪行。実家をゴール地点に、尾道のホテルからスタートしてまずは因島の友人に会いにいきました。翌日は尾道から三次へ、翌々日は朝5時にホテルを出て松江へ。道中はフェイスブックに写真をアップしながら、休憩もいっぱいとり、無事合計190㎞を走りきることができました。松江ではジャイアントショップやポテッキアサイクルカフェにも立ち寄りましたよ。

本誌・浜田が気になる 輪グラフ

NEW コーナー

THEME あえてひとつの要素を選ぶなら、今どんな「●●」ロードが欲しい？

今月から始まった「輪（りん）グラフ」。読者プレゼントの応募アンケートから集計した気になるデータを公開！ 今回のテーマ「欲しい●●ロード」の結果はロングライドが1位！ 各メーカー大プッシュのディスクもまだユーザーには届いていないか？ ちなみに浜田が気になっているのはエアロ！ 理由は見ため（笑）

みなさまの投稿お待ちしてます！

編集部へのコメントのほか右記コンテンツへのお写真投稿もお待ちしてます。名前、電話番号、住所を明記のうえ投稿したい写真を添付して下記メールアドレスまでお送りください。ご応募お待ちしております！

ジテンシャ日記 / 愛車自慢SNAP / なんでもフォトギャラリー

bicycleclub@ei-publishing.co.jp

「美尻レーパンがいい」

負けるなオトコどもよ！

うん うん

わかるゾ

きれいに見える美尻レーパンがいい」と言ってしまい、「いやらしー」と女子たち（といっても30超えなんですけど）から一喝され、思いっきり「オトコ」を下げました（笑）。

次回の自己ベストの参考にします……ってだいぶ体を張りますね！ レーパンを履いてどこまでキレイに見えるのか!?ってことですもんね、自分で選ぶのは恥ずかしすぎます（笑）。（ヒナコ）

理想の「曲がり」はお年を召してから？

↓大阪府 松本さん 30代男性

信号待ちのときに出会ったおじいさんに「あんたの自転車、腰の曲がったワシにはちょうどよさそうやのー」と言われた。

なんか知らんがウマイ（笑）！ ロードバイクに乗るというのは究極の猫背スポーツかもしれませんね。美しく曲がっていれば老人でも乗りこなせる？ いやーそのおじいさんには座布団一枚あげたいです。（浜田）

エアロード源さん

シャー シャー

オォー

見えるっバイクが見えるよ！

やっちまった！ 規格間違いあるある

↓茨城県 倉橋さん 10代男性

BBの規格を間違えて買ってしまった……。

わかる〜！ バルブが短いチューブをうっかり買っちゃったときとか、気付いた瞬間のやっちまった感ったらないですよね。購入前はよーく確認しましょう！（トモヒロ）

激突！ ケガ！ そのときウエアは!?

↓櫻井さん 静岡県 10代男性

自転車どうしでぶつかって自分はヒジをケガ。でも着ていたカペルミュールのレイヤーフーディージャケットは無キズ！ 優秀なジャケットだけど僕を守ってくれなかった（笑）。

失礼ながら「僕を守ってくれなかった」の一言に吹き出してしまいました。落車の話だと「自転車を守って自分がキズついた」というネタがありますが、逆とは（笑）。（浜田）

CAMPAIGN

少ない枚数で新規注文できる! ウエイブワンのオーダーサイクルウエア

問：ウエイブワン　www.wave-one.com

オーダーサイクルウエアの製作枚数が100万着を突破したことを記念し、ウエイブワンがキャンペーンを実施する。対象アイテムのなかから2種類を選び、合計5着でオーダーができるという。たとえば半袖ジャージ4着＆ウインドブレーカー１着という注文が可能。通常、5着以上のオーダーでしか作れなかったアイテムが、少ない枚数で注文できる絶好の機会だ。ジャージやサイクルパンツ、ジャケットなど、17種類のアイテムが対象となる。今までのユーザーはもちろん、これからウエイブワンでオーダージャージを作りたいという人にもオススメ。さらに、期間中は5着未満の追加注文料金が無料になる。

[概要]

●キャンペーン期間／2016年11月30日(水)～2017年1月10日(火)の注文分が対象
※新規でデザインを作成する場合は11月30日までにデザイン依頼をする必要がある。キャンペーン対象アイテムや、オーダーの条件や注意事項など、詳細はウエイブワンのサイトで確認しよう

対象アイテムからお好きなアイテム２種類まで、新規注文を合計５着で承ります！
普段、５着以上ないと作れなかったアイテムも、少ない数量で製作できる絶好の機会です！

CAMPAIGN

仲間といっしょに買い取りに出そう! バイチャリの査定額アップキャンペーン

問：ちゃりカンパニー　www.chari.cc

自転車買取専門店バイチャリを運営するちゃりカンパニーが、買い取り査定額アップキャンペーンを行っている。仲間といっしょに買い取りに出すと、それぞれの査定額が7パーセントアップするというものだ。バイチャリで買い取りを検討している人は、まわりの自転車仲間に声をかけて、さらにお得に査定してもらおう！

[概要]

●キャンペーン期間／～11月30日（水）●対象買取方法／店頭、出張、宅配
キャンペーン対象店舗や、注意事項、査定増率は下記URLから確認
https://buychari.com/campaign

CAMPAIGN

ダヴィデ・ヴィッレッラ優勝記念! キャノンデールの無金利ローンキャンペーン

問：キャノンデール・ジャパン　www.cannondale.com

キャノンデール・ジャパンは2016ジャパンカップサイクルロードレースでのダヴィデ・ヴィッレッラ選手の優勝を記念し、12月31日までの期間限定で、無金利ローンキャンペーンを実施中。金利手数料は、キャノンデール正規販売代理店とキャノンデール・ジャパンが負担する。新しいキャノンデール製バイクを手軽に、好きな支払い回数で購入できるチャンスだ。バイクのほか、サイクルウエア、パーツなどの購入もキャンペーンの対象となるのはうれしい。

[概要]

●期間／～12月31日（土）
●対象商品／キャノンデール、スゴイ、ファブリック製品
●月々支払額／3000円～
●支払回数／最大36回
※正規販売代理店はキャノンデールのホームページから確認

CAMPAIGN

「ABCセーフティー」メルマガ登録でトレックの豪華商品が当たる!

問：トレック・ジャパン　www.trekbikes.com

トレック・ジャパンがサイクリストの安全を提唱する「ABCセーフティーコンセプト」をより多くの人に理解してもらうため、メルマガ登録で豪華賞品が当たるキャンペーンを実施中。プロジェクトワンのマドン、エモンダ、ドマーネのいずれかのカーボンロードバイク、ジャパンカップ参戦全選手サイン入りのトレック・セガフレードのレプリカジャージ、ボントレガー製前後ライトのイオン800とフレアRなどの賞品をメルマガ登録者のなかから抽選でプレゼントする。「ABCセーフティーコンセプト」を通じてサイクリストの被視認性を高めることの大切さを知ったうえでキャンペーンに参加しよう。

[概要]

●キャンペーン期間／～11月30日（水）●賞品／ハイピズカーボンロードバイク（完成車／70万円相当）、選手サイン入りレプリカジャージ、イオン800とフレアRのライトセット（賞品の選択は不可）下記URLから応募（メルマガ登録と同時にエントリー受付）
http://hosting.fyleio.com/357/public/pdf/ABC_A5_flyer.pdf

OTHER

モンベルが自転車保険の販売を開始 ライド時の「もしも」に備えよう

問：モンベル　www.montbell.jp

モンベルが、アウトドア保険のほか、ついに自転車に特化した保険の提供をスタート。国内外問わず交通事故を補償しており、自転車での通勤、通学にも対応、自転車でのケガや賠償事故など、万一のリスクに備えられる。申し込みはモンベルストアやオンラインからカンタンにでき、モンベルクラブのメンバーズポイントも貯まる。とくに、まだ自転車保険に加入していないという人には、自転車保険の重要さを考えるきっかけとしてオススメしたい。万一の事故に備えたうえで自転車を楽しもう。

プランの種類や補償内容、加入条件など詳細は下記URLから確認
http://hoken.montbell.jp/bicycle

ITEM

桜モチーフの美しいサイクルジャージ販売中 ワールドサイクルのサイトをチェック！

問：ワールドサイクル　www.worldcycle.co.jp

ワールドサイクルから、可憐な桜の花と漆黒の幹がデザインされたサイクルジャージ、「舞桜」が販売されている。ピンクと黒のコントラストが美しいデザインで半袖、長袖ともに用意されている。自転車に乗るときもほかの人とかぶりたくないという人にお薦めの和柄デザインジャージだ。予約受付は11月30日まで。ワールドサイクルでは、個性的なデザインのジャージを多く取り扱っているほか、ここでしか手に入らないような自転車アイテムを紹介しているので、定期的にチェックしてみよう。

［ 概要 ］

●受注期間／～11月30日（水）（2017年2月中旬頃入荷予定）●価格／半袖　1万円（税抜）、長袖　1万1500円（税抜）

EVENT

フジ 2017年ニューモデル試乗会 全国各地で開催中！

問：アキボウ　www.akibo.co.jp

アキボウがフジ2017年ニューモデルの試乗会ツアー「テストライドツアー 2016-2017」を実施中。試乗会では、2016年9月に限定カラーを発表したSLエリートやトランソニックエリート、2017年モデルでフルモデルチェンジを果たしたアルミロード、ルーベなどを試乗車として用意し、全国各地を巡る。これまでにない大規模な試乗会ツアーなので、過去に開催された試乗イベントで、場所やスケジュールの都合が合わず諦めていた人も、ぜひこの機会に参加し、フジのニューモデルを乗り比べよう。

［ 概要 ］

●対象モデル／SLエリート、トランソニックエリート、ルーベ1.3、ルーベ1.5を中心とした2017年ニューモデル　●開催スケジュール／11月23日（水）～28日（日）福岡県・REISYUYA BICYCLE、11月26日（土）　千葉県・セオフェス 2016（袖ケ浦フォレスト・レースウェイ）、12月1日（木）～6（火）奈良県・グエルバイシクルストア奈良店、12月3日（土）　埼玉県・ワイズロードスポーツバイクデモ（彩湖・道満グリーンパーク）、12月10日（土）大阪府・ワイズロードスポーツバイクデモ（南港ATCピロティ広場）
以降の開催については随時下記URLで確認
http://fujibikes-jp.blogspot.jp/2016/10/test-ride-tour.html

SEMINAR

パイオニアのペダリングモニターを使用した スキルアップセミナー開催！

問：ウォークライド　http://walkride.jp

ウォークライド主催で、パイオニアのペダリングモニターを使用したペダリング講座が宮ケ瀬で開講される。講師に須田晋太郎さんを招き、ていねいに指導する少人数制。座学とローラー台トレーニングを交えた講座となっており、パワーだけにたよらず、本当に効率的なペダリングテクニックが学べる。冬のトレーニングシーズン突入で、トレーニングやパワーメーターに関心のある人、現状のペダリングに疑問がある人、ペダリングスキルをアップしたい人、ペダリングモニターの有効な活用法を学びたい人は注目。ペダリングモニターを持ってない人も参加できる。ペダリングモニターを使ってみたい人、購入を考えている人も気軽に申し込んでみよう。

［ 概要 ］

●開催日時／ 12月3日（土）第1部9:30～12:30　第2部13:30～16:30　●募集人数／各回10人　●場所／神奈川県相模原市緑区鳥居原ふれあいの館（宮ケ瀬湖畔）　●講師／須田晋太郎（自転車プロコーチ）　●参加費／ 5400円（税込）
申し込み等詳細は下記URLから
http://walkride.jp/archives/17967

SHOP

ワイズロードお茶の水店がリニューアルオープン

問：ワイ・インターナショナル　www.ysroad.co.jp

ワイズロードお茶の水店が、1階を「エアロロード・トライアスロン館」、2階を「レディース館」としてリニューアル。1階はウエア、トライアスロン商材を大幅に強化した。トライアスロン経験豊富なスタッフも在籍し、サポートもばっちりだ。2階は国内最大級の品ぞろえで各ブランドの女性専用バイクはもちろん、小柄女性にも対応するサイズの品ぞろえが豊富。

SHOP DATA
東京都千代田区神田小川町1-6-1
営／12:00～20:00（月曜～金曜）、11:00～20:00（土日祝）年中無休
TEL.03-5244-4948（1階）
03-5244-4995（2階）

SHOP

モンベルストアが群馬県に初出店 アウトドアアクティビティを盛り上げる！

問：モンベル　www.montbell.jp

モンベルストアがついに群馬県にオープン！　谷川岳や尾瀬をはじめ、アウトドアフィールドに恵まれる群馬県で楽しむ四季折々のアウトドアアクティビティをモンベルストアがサポート。2フロアの広い店内には、登山用品をはじめ、カヌーカヤックや自転車など豊富な品ぞろえ。サイクリングコースの整う利根川もほど近くアクセスしやすいので、サイクリストにとってもうれしい店舗だ。

SHOP DATA
群馬県高崎市小八木町910-1
営／10:00～20:00
不定休
TEL. 027-370-0710

SHOP

メリダパートナーショップとしてベックオンが改装オープン

問：ミヤタサイクル　www.miyatabike.com

ミヤタサイクルはメリダの魅力を発信するメリダパートナーショップを、大阪市中央区のスポーツサイクルショップ、ベックオンに展開。これまで巨大フロアに150台以上のバイクを展示していたベックオンは、メリダバイクのラインナップを増やし、メリダバイクの普及拡大に取り組んでいく。ベックオンでは初心者を応援する走行会も定期的に開催している。

SHOP DATA
大阪市中央区本町4-4-24
営／11:00～20:00
休／なし
TEL.06-6120-3939
http://www.beckon.jp

SHOP

日本初の高地トレーニング専門スタジオ「ハイアルチ」が三軒茶屋にオープン！

問：High Altitude Management　http://high-alti.jp

身近で高地トレーニングを実践できるスタジオが登場する。「ハイアルチ」とは、high altitude（高地状態、ハイアルチテュード）から取った造語で、2000m級と同程の高地状態の空間で運動ができる特別なスタジオだ。トップアスリートが行っているような高地トレーニングを無理なく手軽に体験できる。12月のオープンに先がけて、プレオープンを実施中！　初回体験が、通常3000円のところ1000円となる。

SHOP DATA
東京都世田谷区太子堂2-14-3
アーバンリゾート三軒茶屋1-2階
営／10:00～22:00
予約方法／オンライン予約
（空きがある場合は当日予約可能）

SHOP

アイウエアブランドESS 世界初のショールームを開設

ノーベルアームズ　http://esseyepro.jp

ノーベルアームズが、ESSのショールームを東京都・渋谷区にオープン。全世界の軍隊、消防、レスキューなど、過酷な現場で活動する人の眼を守るアイウエアブランドとして知られるESS。じつは民間に販売されるのは日本のみで、ここはESSの全商品を実際に手に取って見ることのできる世界初のショールームとなる。サイクリストも注目。

SHOP DATA
東京都渋谷区神山町2-8 三木ビル1F
営／10:00～18:00
休／土日祝
TEL.03-6416-8902

SHOP

関西エリア初上陸！ バイチャリ兵庫尼崎店がオープン

問：ちゃりカンパニー　www.chari.cc

自転車買取専門店バイチャリ兵庫尼崎店が10月20日にオープン。大阪、神戸からのアクセスもよく、関西地方をはじめ西日本エリアの母店としての役割を担っていくという。メンテナンスを依頼できるのはもちろん、地域に密着したサービス提供をしてくれるので心強い。常時100台を超えるバイクの展示が可能な大型店舗としての魅力もあり、最新モデルから中古ならではのレアな商品も豊富に取りそろえる。

SHOP DATA
兵庫県尼崎市塚口町6-19-5 1階
営／11:00～19:00
休／火曜
TEL.06-6409-4705
https://buychari.com/shop/amagasaki

SEMINAR

埼玉県「彩の国自転車塾」開幕！一人前のサイクリストを目指そう

問：アクションスポーツ　www.actionsports.co.jp

アクションスポーツは、自転車やマラソンなどのイベントが多く開催される荒川彩湖の近くに位置するABCキュービックを拠点にし「彩の国自転車塾」を開設。初心者向けに安全に楽しく健康的にサイクリングを楽しむためのノウハウを提供する。自転車整備点検の基本、輪行テクニックなど初心者が気になる講座をはじめ、マナー面や健康面にもふれながら、サイクリングの楽しさを伝えていく。いくつかの課目は再講習も無料で、卒塾時には一人で自転車輪行旅行ができることを目標としている。都心から近く、自然に恵まれ、史跡も多く、山も日帰り圏内にあり、河川沿いには安全な道が整備されている埼玉県の魅力をおおいに感じられる機会になるだろう。

［概要］
●開講場所／ABCキュービック　●今年度募集定員／100人　●入学金／5000円
●講習料／45000円（レンタル自転車料金や保険代、輪行バッグ等の教材代金を含む）
塾の詳細や申込は下記URLから
https://sites.google.com/site/bikezyuku

MOVIE

耳の聞こえない映画監督による日本縦断・自転車ロードムービー公開中

問：Studio AYA　www.studioaya.com

本誌8月号でも紹介した映画「スタートライン」が公開中。生まれつき耳の聞こえない映画監督、今村彩子さんが「苦手なコミュニケーションと向き合うため」一念発起、自転車で日本縦断したロードムービーだ。沖縄から北海道の宗谷岬までの3824㎞、57日間におよぶ旅は、今村監督みずからを被写体とし、同じく自転車で伴走する堀田哲生さんが撮影を担当した。ロードムービーといえど、美しい景色や観光地を追うのではなく、コミュニケーションに対して臆病になっている今村監督の姿がスクリーンにうつしだされる。道中のパートナーである堀田さんとの対立、自分にとって心地よい聴覚障害者どうしのコミュニケーションに流れてしまう弱さ、つきまとう不安や無力感……。それでも旅のなかで出会う人たちとコミュニケーションをとろうと奮闘し続けた今村さん。彼女の57日間の旅は、思い切って踏み出すことのむずかしさ、しかしそのことで得られる大切なものを、わたしたちに見せてくれる。

公開中＆公開予定の上映映画館は下記URLから確認
http://studioaya.com/startline

CAMPAIGN

トレック·プロジェクトワン カラーアップチャージ無料キャンペーン

問：ベックスイソヤ　www.bex-isoya.com

BEX ISOYA川崎、成城では、12月27日までトレックのプロジェクトワンのバイクの購入者を対象に、カラーリングのアップチャージが無料になるキャンペーンを実施中！　世界に1台だけのバイクが作れるカスタムオーダープログラム、プロジェクトワンをお得に利用できる機会だ。なんと最大12万円引きにもなるという。詳しくはお店のスタッフまで。

［ 概要 ］

●キャンペーン期間／～12月27日（火）●対象店舗／川崎店、成城店　●対象商品／完成車、フレームセット　※支払いが注文時全額決済の場合に限る

Jスポーツでオフシーズンもレースを楽しもう! カンチェラーラ引退特別番組放送決定

Jスポーツサイクル部のKKです。サイクルロードレースファンにとっては少し寂しい季節になってきましたね。寒いし、寒いし、寒いし…、外になかなか乗りに行けないし……。
ロードレースシーズンもオフに突入して、テレビでもなかなかやってないし……と、お思いのみなさまに朗報です。
今年、ジャパンカップクリテリウムで現役引退をしたファビアン・カンチェラーラ選手の残してきた数々の伝説を、Jスポーツで一挙再放送！　11月は、2013パリ～ルーベ、2010パリ～ルーベの2レースを再放送します。12月も2010ツール・デ・フランドル、2009世界選手権個人TT、2007ツール・ド・フランス第3ステージを一挙再放送！　サイクルロードレースファンのみなさま、オフシーズンでもJスポーツならレースを楽しめちゃいます！　ファビアン・カンチェラーラ選手の勇姿をもう一度目に焼き付けましょう！
Text：KK

©PHOTO：Yuzuru SUNADA
2010年パリ～ルーベで優勝のトロフィーを掲げるファビアン・カンチェラーラ選手

Jスポーツオフィシャルサイト サイクルロードレースページ
www.jsports.co.jp/cycle

フェイスブックページ　Jスポーツサイクル部
www.facebook.com/jspocycleclub

Jスポーツ　はてなブログ
http://jsports-cycle.hatenablog.com

新製品、イベント、キャンペーン情報大募集!

新製品、イベント、キャンペーン、新刊情報を極力掲載いたします。
必要事項を添えて下記メールアドレスまでご連絡下さい。

bicycleclub@ei-publishing.co.jp

※スペースの都合により、情報を選択させていただくこともあります。予めご了承ください。

送付に際してのお願い　※可能な限り、下記の情報を添えて下さい

1.ブランド名、商品名、価格　2.読者様のお問い合わせ先（社名、TEL、URL）
3.発売日　4.情報解禁日　5.画像（掲載に耐えうる解像度）の有無

REVIEW

じりじりと繰り広げられるゴール争い 「山岳賞」は誰の手に!?

問：秋田書店　www.akitashoten.co.jp

山岳賞手前2km地点、総北の小野田、今泉が加わり6人でゴール争いを展開。総北、箱根学園、京都伏見の3校は譲らず、見ごたえある戦いが繰り広げられるが、そんな均衡が「山岳賞」をきっかけに崩れる。御堂筋が見せる動きに注目だ。今巻の表紙でもある箱根学園エース・葦木場にも魅了されることだろう。2日めのゴールに最初に飛び込むのは誰か。決着の瞬間は次巻まで待てない！

弱虫ペダル 第47巻

価格／429円（税抜）著者／渡辺航

EVENT

家族みんなで楽しめる! 小田原サイクルフェスティバル

問：小田原競輪場　http://odawara.saloon.jp

人気イベント「小田原サイクルフェスティバル」が今年も開催される。最新自転車の展示や試乗、競輪模擬レース、競輪選手によるトークショー、大抽選会、フリーマーケットなど、さまざまな催しが小田原競輪場にて楽しめる。ロードバイクやMTBのほか子ども用自転車がそろい、子ども自転車専用の試乗コースも用意されている。親子そろって楽しめる休日イベントにでかけよう！

［ 概要 ］

小田原サイクルフェスティバル 2016
●開催日時／2016年12月4日（日）10:00～14:30　●開催地／小田原競輪場（神奈川県小田原市城山4-10-1）●入場料／無料

OTHER

トレック·ファーリー2014、2015モデル リコールに関するお知らせ

問：トレック・ジャパン　www.trekbikes.com

トレックの一部の2014年、2015年モデルのファーリーに、誤った形状のフロントフォークが取り付けられていることが判明した。現状のまま使用すると、フロントフォークがステアリングコラム部から破損する恐れがあるため、無償交換するという。該当車種には、ステアリングコラムがストレート形状のものが現状取り付けられており、テーパード形状のフォークと交換する。

［ 概要 ］

●対象車種／2014 ファーリー（完成車／フレームセット）2015 ファーリー6（完成車／フレームセット）
※日本国内で販売されたモデルは「2015 ファーリー 6」の完成車のみで、それ以外の対象モデルは日本での取り扱いはない。海外で購入し日本に持ち込んだ人には、販売店からの案内が届かない可能性があるので自身で確認する必要がある

2017 モデル入荷中！

各ブランド詳細が揃って参りました、ご予約もお早めに！

**サイクルモードが終わり、オータムサイクルフェスタが終わると
今年も残すところ後1ヶ月少々…気温の低下に逆行して自転車界は熱い季節に向かいます。
各ブランドから出揃った2017年モデル、気になる一台についてはスタッフまで御気軽にお問い合わせ下さい。**

**ジン・ジンとイワイスポーツサイクルでは
世界の主要ブランドの自転車／用品を
お取り扱い致しております。**

PINARELLO　COLNAGO　DE ROSA　ORBEA　Wilier
GIOS　SPECIALIZED　cinelli　cervélo　Bianchi　SCOTT
TREK　RIDLEY　BMC　TIME　LOOK　CARRERA
InterMax　GIANT　cannondale　CEEPO　iwai SPORT CYCLE　KUOTA

ロードバイクが初めてという方も安心してご来店下さい。福岡店には女性スタッフも居ますよ！

今年も真面目に自転車で遊びました！

毎月のファンライドやフォローアップミーティング、サイクリングツアーにトライアスロン、
サイクルブートキャンプ、オータムサイクルフェスタ…などなど。
いつもの仲間や新しく参加して下さった仲間達と2016年も自転車を通じて遊びました。
走る場所を選べばオフシーズンが無い福岡ですから、これから年末年始に向けても一生懸命遊んで参ります。
是非ブログやfacebookをチェックして頂き、お店にも遊びに来て下さい。

イワイでご購入の自転車

ルーティンメンテナンス永久無料！

ホイールの振れ取り調整（横）
前後ハブ・ヘッドパーツの調整
チェーンの注油
ブレーキ調整
シフト調整
各部注油（必要に応じ）
各部ボルト類のチェック
チェーンのストレッチチェック
ブレーキパッドチェック
タイヤエア圧チェック
タイヤ摩耗及びキズのチェック

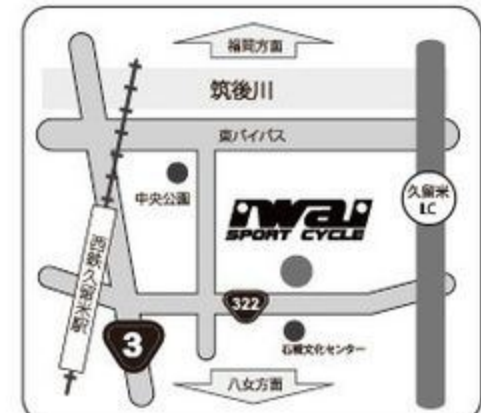
お得なメンバーズカード

イワイでバイクをお買い求め頂いた方のメンバーズカード、パーツ／用品をお買い上げ頂いた方のメイトカード、割引などの各種特典が受けられます。

スポーツサイクルとトライアスロンのプロショップ

ZING2 FUKUOKA IWAI
ジン・ジン　フクオカ　イワイ

〒810-0011　福岡県福岡市中央区高砂1-9-3
TEL:092-532-3150　E-mail: zing@iwaisport.com
営業時間：11:00〜20:00　定休日：火曜日

ブログhttp://zing.iwaisport.com

facebookページ

創業90年のスポーツサイクル専門店

イワイスポーツサイクル

〒839-0862　福岡県久留米市野中町982-7（石橋文化センター前）
TEL:0942-32-6708　E-mail: info@iwaisport.com
営業時間：11:00〜19:00　定休日：火曜日

ブログhttp://shop.iwaisport.com

facebookページ

Bicycle monthly

RACE NEWS

Text & Photo：辻啓／高木秀彰／加藤智／鈴木英之／山崎理恵（本誌）／浜田幸紀（本誌）

ROAD ▸▸ 01

アブダビツアー2017

存在感増すアブダビツアー カンゲルトが総合優勝

中東カタールのドーハを沸かせたロード世界選手権が終わるとすぐ、お隣アラブ首長国連邦の首都アブダビでアブダビツアーが開幕した。ジロ・デ・イタリアと同じRCSスポルトがオーガナイズする4日間のステージレースで、2回めの開催ながらUCIのレースクラスはHC（超級）。17年は開催時期を10月から2月に移し、世界最高峰のUCIワールドツアーの一戦として開催される予定だ。

合計4ステージのうち3ステージがスプリンター向きの平坦コース。世界選を終えたばかりのスプリンターたちが競り合う中、ジョン・デゲンコルブを下したイタリアチャンピオンのジャコモ・ニッツォロが開幕スプリントを制覇。しかしニッツォロの前にはマーク・カベンディッシュが立ちはだかった。惜しくも世界チャンピオンジャージを逃したカベンディッシュが第2ステージと第4ステージで優勝し、スプリント2勝めで大会を締めくくっている。

© Kei TUJI
世界選手権で銀メダルを獲得したカベンディッシュが2勝を飾る

総合争いを決めたのは、第3ステージに登場した標高1025mのジャベルハフィート山頂フィニッシュ。アルベルト・コンタドールやヴィンツェンツォ・ニーバリが下位に沈む中、ニコラス・ロッシュを力で下したタネル・カンゲルトが優勝。最終ステージとなるのはヤス島にあるモータースポーツサーキット「ヤス・マリーナ・サーキット」。リーダージャージを着たアスタナ所属のエストニア人、カンゲルトが駆け抜け、第2代アブダビツアーの覇者に輝いた。

© Kei TUJI
大会唯一の山岳ステージでロッシュとともに抜け出したカンゲルト

© Kei TUJI
アラブ首長国連邦の首都であるアブダビの周辺に広がる砂漠を走る

ROAD ▸▸ 02

移籍、更新

ロドリゲスが引退撤回 バーレーンメリダ戦力強化

16年シーズンをもって現役引退を発表していたホアキン・ロドリゲスが前言撤回。すべてのグランツールでステージ優勝経験があり、総合表彰台に上っているロドリゲスが、新たに設立するバーレーン・メリダで17年シーズンも現役として走ることを発表した。18年以降はスタッフとしてチームに携わる予定。UCIワールドツアーライセンス獲得を目指す同チームにとってロドリゲスが保有するUCIポイントは貴重な存在であり、若手に経験を伝えながらチームを率いるプレイングコーチ的な走りが期待される。また、ヴィンチェンツォ・ニーバリの弟であるアントニオ・ニーバリや、UCIアジアツアーのステージレースで安定した成績を残す27歳のワン・メイインらが新たに加入。

© Kei TUJI
引退を撤回し、バーレーン・メリダでの現役続行を決めたロドリゲス

チーム1年めながら、新城幸也を含む26名の多国籍ラインナップがそろった一大勢力となる。

ツール・ド・フランスで支配的な強さを見せるチームスカイはクライマーのケニー・エリッソンドやディエゴ・ローザらを獲得し、さらに山岳アシスト力をアップさせている。一方、アイルランドでUCIプロコンチネンタルチームとして発足するアクアブルースポーツはアダム・ブライスやマシュー・ブラマイヤー、ラーシュペテル・ノルダーグといったトップチーム経験者を数多く獲得。ツール出場を目指すプロジェクトが進んでいる。

© Kei TUJI
ピュアクライマーのケニー・エリッソンドがFDJからチームスカイに移籍

© Kei TUJI
中国を代表するオールラウンダーのワン・メイインがバーレーン・メリダに

ROAD ▸ 03

ジロ・デ・イタリア／コース発表

サルデーニャで開幕 第１００回ジロのコース発表

イタリア・ミラノで開催されたコースプレゼンテーションにて、第１００回を迎えるジロ・デ・イタリア17年大会のコースが明らかにされた。事前の発表通り、地中海に浮かぶサルデーニャ島で開幕するジロは、開催１００回めを記念してイタリア全土をめぐる特別なコースレイアウトに。サルデーニャ島で３ステージをこなしたのちシチリア島へ移動。休息日をはさみ、第４ステージにはさっそくエトナ山の山頂フィニッシュが登場する。

シチリア島からイタリア本土へ移動後、ブロックハウスの山頂フィニッシュや全長39kmの個人タイムトライアルを経て北イタリアの山岳地帯に向かう。大会最難関の第16ステージには標高２７５８ｍのステルヴィオ峠が実質的に２回登場。ドロミテの厳しい峠をつないだ第18ステージなど、クライマーに有利なコースが多く取り入れられたのが特徴。最終日はモンツァのＦ１サーキットからミラノの中心地を目指す28kmの個人タイムトライアルだ。

© UCI Giro d'ITALIA

ROAD ▸ 04

ジャパンカップ／オープン戦

岡篤志と才田直人が圧勝 女子は梶原悠未が連覇達成

ジャパンカップ本戦の前日、10月22日に同じコースで行われるのが、若手の登竜門とされるオープンレース。男子はＵ23主体とそれ以外の２組に分けられ７周が、女子は３周で行われた。

１組めは中盤に岡篤志（弱虫ペダル）、徳田優（鹿屋体育大学）ら７人の逃げができる。最終周回で抜け出した岡、徳田が単独のままフィニッシュして岡が圧勝。岡は「絶対に勝たないといけないレースだった」と振り返る。それは５時間後に発表される来シーズンからの宇都宮ブリッツェンへの移籍があったからだった。

２組めは後半に古賀志林道でアタックした才田直人（リオモベルマーレ）が20km以上を独走して優勝。才田は昨年も同じ展開で逃げていたがラスト３００ｍでつかまっていた。

© Hideaki TAKAGI

オープン男子１組めは岡篤志が完勝し、宇都宮ブリッツェン入りの発表へ

女子は上りで金子広美（イナーメ信濃山形）がペースを上げる展開で集団は分断されるが下りと平坦を経て集団に戻る。後半は福田咲絵（慶応義塾大学）と坂口聖香（パナソニックレディース）もペースを上げるが集団はひとつに。ゴールスプリントを梶原悠未（筑波大学）が圧倒的な実力差を見せ昨年に続いて連覇を達成した。

© Hideaki TAKAGI

オープン男子２組めは昨年の雪辱を果たした才田直人が独走逃げ切り勝利

ROAD ▸ 05

プロツアーシーンに再投入！

ディスクブレーキ再登場へ UCIが再び試用を許可

16年シーズンの半ばに中断していたロードレースにおけるディスクブレーキのトライアル（試験的運用）がUCIの判断により再開されることが決まった。

15年８月に限定的に始まったトライアルは16年に入って範囲を拡大。すべてのチームがすべてのロードレースで使用可能となり、多くのチームがディスクブレーキを実戦でテストした。しかし、４月のパリ〜ルーベでフランシスコ・ベントソがブレーキローターが原因とみられる大ケガを負うなどしたため、おもに選手側から反対意見が噴出。選手連盟やチーム協会の反対を受け、UCIは急遽トライアルを中断した。半年が経過し、選手連盟やチーム協会、自転車産業界と協議を行ったUCIは、三者の承諾を得て、ディスクブレーキのトライアルを17年１月１日に再開することを発表した。なお、ブレーキローターの外周が鋭利な90度角ではなく、丸く面取り加工されていることがトライアルの条件。再開後、UCIは当事者間で毎月ミーティングを行い、本格導入に向けて議論を重ねる。

ROAD ▸ 06

第２回 ＪＢＣＦ 南魚沼ロード＆タイムトライアル

ニールプライド２勝目 ロイック・デリアクが優勝

南魚沼連戦初日は74kmのショートロードレース。新潟県南魚沼市三国川ダム周辺で10月15

© Hideaki TAKAGI

シーズンとおして鋭いアタックを繰り出したロイック・デリアク

日に行われたレースは中盤にロイック・デリアク（ニールプライド南信スバル）が抜け出し10人の逃げに。ラスト5㎞でデリアクと入部正太郎（シマノレーシング）が抜け出し再び抜け出したデリアクが優勝。チームは第14戦やまぐち個人TTに続いてこの第20戦も制しシーズン2勝めをあげた。

ROAD ▸ 07

第50回JBCF東日本ロードクラシック南魚沼大会

50回めの東日本ロードはベンジャミ・プラデスが連覇

歴史ある第50回大会の東日本ロードが新潟県南魚沼市で10月16日に行われた。スタート後すぐにオスカル・プジョル（チーム右京）がアタックし、のちに単独となったプジョルにベンジャミ・プラデス（チーム右京）ら4人が合流し5人でフィニッシュへ向かう。雨澤毅明（宇都宮ブリッツェン）がアタックするがこれをプラデスがかわして優勝し、昨年に続いてこのコースで連覇を達成。

© Hideaki TAKAGI

プラデス兄弟で3連覇の東日本ロード。ラストにアタックした雨澤毅明は健闘の3位に

ROAD ▸ 08

第3回JBCFおおいたいこいの道クリテリウム

鈴木譲がスプリントを制しクリテ2勝め

大分連戦初日はJR大分駅前でのクリテリウム。10月29日に行われた第22戦は30周33・0㎞のレース。4周め、中島康晴（愛三工業レーシングチーム）のアタックをきっかけに序盤で各チームのスプリンターらが入った12人の逃げができ、メイン集団はこれを容認し結局逃げ切ることに。

鈴木譲（宇都宮ブリッツェン）、吉田隼人（マトリックスパワータグ）、下島将輝（那須ブラーゼン）、入部正太朗（シマノレーシング）、畑中勇介（チーム右京）らは協調して逃げ半周以上の差をつける。ゴール勝負は鈴木がロングスパートで制し優勝。吉田、下島と続いた。

昨年は宇都宮ブリッツェンの完勝で今年でチームとして2連覇。3位には今シーズンの活躍が目覚ましい下島が入り大健闘だ。

© Hideaki TAKAGI

鈴木譲が11人のスプリンターを抑えシーズン2勝め。3位は下島将輝

ROAD ▸ 09

第3回JBCFおおいたサイクルロードレース

増田成幸が圧勝　総合はホセ・ビセンテとチーム右京

年間23戦のJプロツアーも、このおおいたロードで最終戦に。大分市郊外の大銀ドーム周辺の120㎞でレースが行われた。序盤に増田成幸（宇都宮ブリッツェン）、ベンジャミ・プラデス（チーム右京）、マルコス・ガルシア（キナン）、堀孝明（宇都宮ブリッツェン）の4人が逃げる。

© Hideaki TAKAGI

Jプロツアー最終戦は増田成幸が圧勝。アタックに誰もついていけない

メイン集団は追うものの届かず4人が逃げ切りへ。ラスト4㎞で増田がアタックすると誰も反応できず増田が優勝。1週間前のジャパンカップ7位のプラデスや逃げを強力にけん引したガルシアらを差し置いて圧勝した。

年間成績で個人はホセ・ビセンテ・トリビオ（マトリックスパワータグ）、U23は小野寺玲（宇都宮ブリッツェン）そしてチーム右京がそれぞれ総合優勝した。

© Hideaki TAKAGI

年間チーム総合優勝はチーム右京。全23戦中9勝を誇る

JBCF2016シリーズランキング

Jプロツアー（JPT）	
個人総合1位	ホセ・ビセンテ・トリビオ（マトリックス・パワータグ）
個人総合2位	増田成幸（宇都宮ブリッツェン）
個人総合3位	ベンジャミン・プラデス（チーム右京）
U23個人総合1位	小野寺玲（宇都宮ブリッツェン）
団体総合	Team UKYO
Jエリートツアー（JET）	
個人総合1	岡　篤志（弱虫ペダルサイクリングチーム）
団体総合優勝	弱虫ペダルサイクリングチーム
Jフェミニンツアー（JFT）	
個人総合1位	唐見実世子（弱虫ペダルサイクリングチーム）
Jユースツアー（JYT）	
個人総合1	福田圭晃（横浜高校自転車競技部）

ROAD ▸ 10

第1回JBCF幕張新都心クリテリウム

Jエリートツアーは岡篤志　Jフェミニンツアー吉川美穂

11月5日、サイクルモードが開催される幕張メッセに隣接する公道で、JBCFシリーズの最終戦「幕張新都心クリテリウム」が開催された。この大会は2011年から準備が進められ、今年ようやく開催にこぎつけた。

JエリートツアーのE1は、年間総合優勝を決めている岡篤志（弱虫ペダルサイクリングチーム）が、残り2周を逃げ切って優勝。女子のJフェミニンツアーは、世界選手権に出場した吉川美穂（ライブガーデン・ビチステンレ）が、得意のスプリント勝負に持ち込んで優勝した。また、Jプロツアーはエキシビジョンレースとして開催され、水谷翔（シマノレーシング）が集団スプリントを制して優勝。団体戦のチーム賞もシマノレーシングが獲得した。

© Satoru KATO

E1年間総合優勝を決めた岡篤志（弱虫ペダルサイクリングチーム）が優勝

ROAD ▸ 11

第12回全国ジュニア自転車競技大会

四日市ジュニア　岐阜第一高がワン・ツーフィニッシュ

10月30日、第12回全国ジュニア自転車競技大会、通称「四日市ジュニア」が、三重県四日市市で開催された。昨年から全日本選手権の出場権が獲得できることになったこの大会は、ジュニア

世代や小学生、未就学児らを対象とした全国でも珍しい大会だ。
最上位クラスの男子ジュニアは、99㎞のレースに122人が出走。レース半ばまでに約3分の1まで人数が減るサバイバルレースとなった。勝負は最終周回に抜け出した3人に絞られ、岐阜第一高校の亀谷昌慈が優勝。同校の松田祥位が2位となり、岐阜第一高校がワンツーフィニッシュを達成した。男子アンダー17は、序盤から逃げた日野泰静（松山城南高校）が優勝。女子は長石悠里（倉吉西高校）が優勝した。

ROAD ▸▸ 12

第85回全日本選手権 ロードレース ジュニア&U17

松田祥位と菅原朱音がジュニアロードチャンピオン

島根県益田市で行われたジュニアの全日本ロード。JCFと益田市・町おこしの会主催で11月6日に第3回益田チャレンジャーズステージとしても行われ、チャンピオンが決定した。

© Satoru KATO

男子は松田祥位（岐阜第一高）、女子は菅原朱音（倉吉総合産業高）が優勝

男子ジュニアはスプリンターとアタッカーの激しい攻防の末にできた18人の先頭集団から松田祥位（岐阜第一高）がラスト600ｍでアタックして優勝。高校2年の松田はインターハイのチームパーシュートでも原動力となって優勝している。女子ジュニアは中盤から逃げた菅原朱音（倉吉総合産業高）が、同U17はともに逃げた中冨尚子（千原台高）が優勝。男子U17＋U15は集団スプリントを塩島嵩一朗（南大隅高）が、U15は竹内成（ボンシャンス）が制した。

ROAD ▸▸ 13

日本人選手の移籍と契約更新

続々と若手選手が海外へ 坂口や牧瀬、小林が移籍

萩原麻由子と與那嶺恵理に続いて、坂口聖香と牧瀬翼がヨーロッパでの競技生活をスタートさせる。パナソニックレディースに所属し、シクロクロス全日本チャンピオンに輝いた坂口と、あさひミュールゼロ所属でロード全日本選手権4位の牧瀬が、そろってオランダの女子UCIチームであるマースランドスター・ニッチリビングCCNサイクリングに移籍する。萩原はイギリスのウィグル・ハイファイブと17年までの2年契約を締結ずみ。ロード全日本選手権でダブルタイトルを獲得し、リオ五輪ロードで17位に入った與那嶺も所属するフランスのポワトーシャルント・フトゥロスコープ86との契約を延長ずみであり、17年は4人の日本人女子選手がヨーロッパを舞台に戦うことになった。
国内UCIコンチネンタルチームにも動きが。リオ五輪代表でブリヂストン・アンカーに所属していた内間康平や、愛三工業レーシング所属の中根英登と伊藤雅和、そしてU23全日本チャンピオンの小林海がNIPPOヴィーニファンティーニに移籍。その一方で16年にジロ・デ・イタリアを完走した山本元喜はキナンサイクリングへの移籍を発表した。

TRAC ▸▸ 01

JKA選手強化育成

トラック競技強化育成のため外国人コーチ招聘

JKAは東京オリンピックでの自転車トラック競技（短距離）のメダル獲得に向け、競輪学校内にその体制づくりを担うハイパフォーマンスディビジョン（HPD）を設置、外国人コーチを招聘することを発表。ブノワ・ベトゥ氏をナショナルチームのスプリントヘッドコーチに、ジェイソン・ニブレット氏を同アシスタントコーチに迎え、長期計画で選手を強化していく。
自転車競技連盟強化委員長である中野浩一氏は「2人の優秀なコーチの教えを日本流にアレンジしていくことになるだろう、期待してほしい」と語る。

CROSS ▸▸ 01

UCIシクロクロスワールドカップ2016・2017第3戦

若きCX選手の両雄時代 好調ファンデルポール勝利

シクロクロスシーズンも徐々に深まる10月25日、UCIワールドカップ第3戦がオランダのファルケンブルグで開催された。アムステルゴールドレースで有名なカウベルグの脇にある公園を駆けるコースで、オランダの21歳マテュー・ファンデルポールとベルギーの22歳ワウト・ファンアールトが攻防を繰り広げた。ジュニア時代からライバル関係の両者がベテランエリートライダーを引き離す。オランダ王者ファンデルポールがペースを上げて先頭に立つと、追走していた世界王者ファンアールトがミスにより転倒。ここで生まれたタイム差が決定的となり、ファンデルポールがファンアールトの開幕3連勝を阻止した。ヨーロッパを拠点に活動中の竹之内悠は50位でレースを終えている。

© Kei TUJI

ファンアールトを突き放すファンデルポール。この後、ファンアールトが転倒で失速

CROSS ▸▸ 02

茨城シクロクロス@小貝川リバーサイドパーク

JCXシリーズ開幕戦は昨年に続き小坂光が優勝

10月10日、薄曇りでほぼドライコンディションの小貝川リバーサイドパークで、今季のJCXシリーズはスタートを迎えた。関西や東海などの選手も見られ、キッズからマスターズまで約360名が参戦。1周2・5㎞、パワーが求められる平坦基調ながら、細かいコーナリングが続くテクニカルなセクションも設けられ、休みどころがないコースだ。CL1は1周め、武田和佳（リブ）がリードしていたが、唐見実世子（弱虫ペダル）が徐々に追い上げ、優勝を飾った。C1は昨年と同じく、小坂光（宇都宮ブリッツェンシクロクロスチーム）と前田公平（弱虫ペダル）の戦いになるかと思われたが、前田が失速、MTBと連戦の疲れから小坂は淡々と周回をこなしそのまま優勝した。

© Alisa OKAZAKI

地元開催が予定されている全日本選手権を狙う小坂光が優勝

CROSS ▸ 03

長野シクロクロスミーティング@白樺湖／JCX第2戦

ベテラン勢が活躍！小坂（正）と唐見が優勝

10月23日に長野県の白樺湖ロイヤルヒルで、シクロクロスミーティング／JCX第2戦が開催された。

国内で最も標高が高い会場（約1600m）のレースとあって、タフな戦いとなることが予想された。11時40分にスタートしたCL1は、武田和佳（リブ）と今井美穂（サイクルクラブドットジェイピー）が競う形で始まるが、スタートに失敗した唐見実世子（弱虫ペダル）が猛追。4周めにトップに立つとそのまま走りきり、武田に37秒差をつけ優勝。

75人が出走したC1は、丸山厚（ボーマ）が先行するが、小坂正則（スワコレーシング）が3周めに先頭に立ち、逃げ切って優勝。

2位には4位争いから抜けだして、丸山もかわした宮津旭（パックスプロジェクト）が入った。

© Alisa OKAZAKI
ペダルのキャッチに失敗した唐見だったが得意の高速コースに救われた

CROSS ▸ 04

東北シクロクロス開幕戦@さがえ／JCX第3戦

今季初のUCIレースは小坂光と與那嶺が優勝

10月30日、山形県寒河江市で、JCX第3戦が開催された。当初開催予定だった福島県猪苗代湖天神浜の会場から変更され、平坦基調の高速コースとなった。

女子エリートは舗装路の直線が続くコースで與那嶺恵理（チームエリートドットジェイピー）飛び出し、これに前戦の上位陣3名が続く。土手を使ったアップダウンのあるコースをこぎまくった與那嶺が優勝。46秒差の2位に唐見実世子（弱虫ペダル）、3位に武田和佳（リブ）の順。

男子エリートは39人が出場。小坂光（宇都宮ブリッツェン）を先頭に数名が続くが、4周めに重田兼吾（クオーレ／順天堂大学）、山田大介（パックスプロジェクト）がジャンプアップし、そのままの順位でフィニッシュ。

© Alisa OKAZAKI
追い上げてきた山田を従えてシケインを通過する小坂光

MTB ▸ 01

2016 レッドブル・ランページ

B・セメナックが8年ぶりの優勝

2001年からユタ州のザイオン渓谷で開催されているレッドブル・ランページが、10月12〜14日にかけて行われた。「世界で最もエクストリームなフリーライドコンテスト」だけに、出場者も厳選される。

自動的に参加資格を得ている昨年のトップ12人に加え、ワイルドカードと予備登録者14人が会場に入り、コース整備から開始。

ダレン・ベルクロス（キャニオン）、タイラー・マッコール（GT）といったベテランが70点台後半と無難にまとめるなか、ブランドン・セメナック（トレック）が、ダブルドロップオフからのフラット360スピン、バックフリップと大技を連発。最後にバックフリップ・キャンキャンをメイクして、ハイスコアで首位に立つ。これに続いたのはワイルドカードで出場のアントワン・ビゼー（コナ）。3位のカーソン・ストーチ（ロッキーマウンテン）はランページ史上初のダブルバックフリップをメイク。風が強くなったラン2では、ノースコアが続出し、結局、セメナックが、2008年以来の優勝を手にした。

© Bartek Wolinski/Red Bull Content Pool
3位のストーチは高さのあるフラット360からトランスファーをメイク

© John Gibsoni/Red Bull Content Pool
前回、失敗して骨折したダブルバックフリップに再度挑んだビゼー

MTB ▸ 02

ENS最終戦

「世界」を見せつけたセドリック・グラシア

2シーズンめを迎えたエンデューロ・ナショナルシリーズの最終戦が、10月22〜23日に、富士見高原リゾートで開催された。

昨年に引き続き、サスペンションブランドのDVOがタイトルスポンサーとなり、DVOの開発に携わるセドリック・グラシアとブライソン・マーティンJrが参戦。

引退したとはいえ、ダウンヒル界のレジェンド、グラシアの再来日。そして最終戦ということもあり、200名の募集は早々に満員。土曜日の公式練習終了後にはグラシアとのツアーライドが行われ、直接アドバイスも受けられた。

最長1・2kmのステージ2でブライソンJr、今泉仁（サンデーライダース）に7秒差をつけたグラシアは、独走態勢に持ち込み、ステージ3までトップを譲らず優勝。

2位にはブライソンJrとの接戦を制した今泉が入った。

シリーズチャンピオンは佐々木博（重力技研／アージェ／ドロップ8）が獲得。以下、2位今泉、3位ポール・ギルズナン。

© Bartek Wolinski/Red Bull Content Pool
今年も速さを見せつけたグラシア。2位の今泉は「すごい差ですね」

ENSシリーズランキング

順位	選手
1位	佐々木博（重力技研／アージ／ドロップ8）
2位	今泉仁（サンデーライダース）
3位	ギルズナン ポール（ヌークプルーフ）
4位	兼岡邦旭（フォーカス／WTB）
5位	幸田玲音（玄武）
6位	萩原拓朗（サイクルショップミツワ）
7位	吉永智彰（チイレーシング／輪娯館／アージ）
8位	松沢俊也（リンゴロードレーシング）
9位	兼子雄一郎（KYBカントリーモーニング）
10位	唐沢道則（サイクルショップミツワ）

MTB ▸ 03

クップ・ドゥ・ジャポンMTB 白山一里野温泉大会

XCでは沢田時、小林可奈子が連勝!

10月7〜9日、クップ・ドゥ・ジャポンMTB第6戦が石川県白山一里野温泉スキー場で開催された。ダウンヒルは、落雷の影響で、予選なしの決勝ランとなり、井本はじめ（スラム／サンタクルズ）が優勝。ウイメンはただ1人出走した中川弘佳（ラブスポドットコム）。クロスカントリー、エリート女子は、スタートから混走。先行した川口うらら（ソニックレーシング）と末政実緒（スラム／ライテック）を小林可奈子（MTBクラブ安曇野）が2周めにとらえて、そのまま逃げ切った。エリート男子は、スタートからリードした沢田時（ブリヂストンアンカー）が独走で3連勝。

© Hideyuki SUZUKI
「重い路面だったけど、シクロクロスで慣れているので（笑）」と沢田

© Masaki KOBAYASHI
勢いが止まらない小林可奈子は今シーズン3連勝めをあげた。2位は末政

MTB ▸ 04

クップ・ドゥ・ジャポンMTB 富士見パノラマ大会

DHは最終戦となりシリーズチャンピオンが決定

クップ・ドゥ・ジャポンMTBの第7戦、富士見パノラマ大会が10月14〜16日に開催された。今回が最終戦となるダウンヒルは、末政実緒（スラム／ライテック）が全日本選手権以来となるダブルエントリー。末政は2位に22秒差で優勝。男子は予選4位の九島勇気(玄武／モンドレイカー）が優勝。シリーズチャンピオンは、井本はじめ（スラム／サンタクルズ）と中川弘佳。チーム賞はアッチャルポーネ・バイクス。クロスカントリーは女子の末政も男子の沢田時（ブリヂストンアンカー）もスタートから逃げて優勝。

© Hideyuki SUZUKII
速さに磨きをかけた九島勇気。JCFナショナルランキングは首位

© Kei TUJI
左から黒川陽二郎、井本はじめ、中川弘佳、秋元拓海

クップ・デュ・ジャポン　2016　ランキング（DHI）

順位	選手（チーム）
エリート男子	
1位	井本はじめ（スラム／サンタクルズ）
2位	九島勇気（玄武／モンドレイカー）
3位	井手川直樹（アキファクトリー／ストライダー）
4位	加藤将来（アキファクトリー／アクセル）
5位	浅野善亮（チーム　ジャイアント）
6位	阿藤寛（アッチャルポーネ）
7位	青木卓也（チーム　ジャイアント）
8位	泉野龍雅（—）
9位	宇津孝太郎（—）
10位	五十嵐優樹（ストームライダース）
エリート女子	
1位	中川弘佳（ラヴスポドットコム）
2位	富田敬子（アッチャルポーネ）
3位	末政実緒（スラム／ライテック／プライベートパーク）
4位	吉川千香子（DKMC）
5位	岩崎美智恵（ケガしない岩崎家）
マスターズ男子	
1位	黒川陽二郎（FRS）
2位	望月克彦（チーム　マーシュ／ボディアーキテクト）
3位	三山孝幸（FRS）
男子ユース	
1位	秋元拓海（パックスサイクル）
2位	井岡計太（ホットスピン）
3位	山田淳一（トライJ）

CYCLE EVENT & RACE INFORMATION

2016・2017シーズンのサイクルイベントをピックアップ

LONG RIDE & HILL CLIMB ▶ 2017年2月18日(土)〜19日(日)開催

世界自然遺産の島をぐるり一周!!

2017サイクリング屋久島・屋久島ヒルクライム2017

<太古の森を感じて世界自然遺産の島でエコライド>

ユネスコの世界自然遺産に登録されている屋久島を舞台に開催されるイベントのエントリーがスタート。一番の人気クラスは、推定樹齢7000年以上の縄文杉をはじめとした、手つかずの自然がそこかしこに残る屋久島を1周する（参加資格は小学5年生以上）100㎞の部。それ以外にも、ショートコースの部(50㎞)やファミリーの部(20㎞）も設定されている。

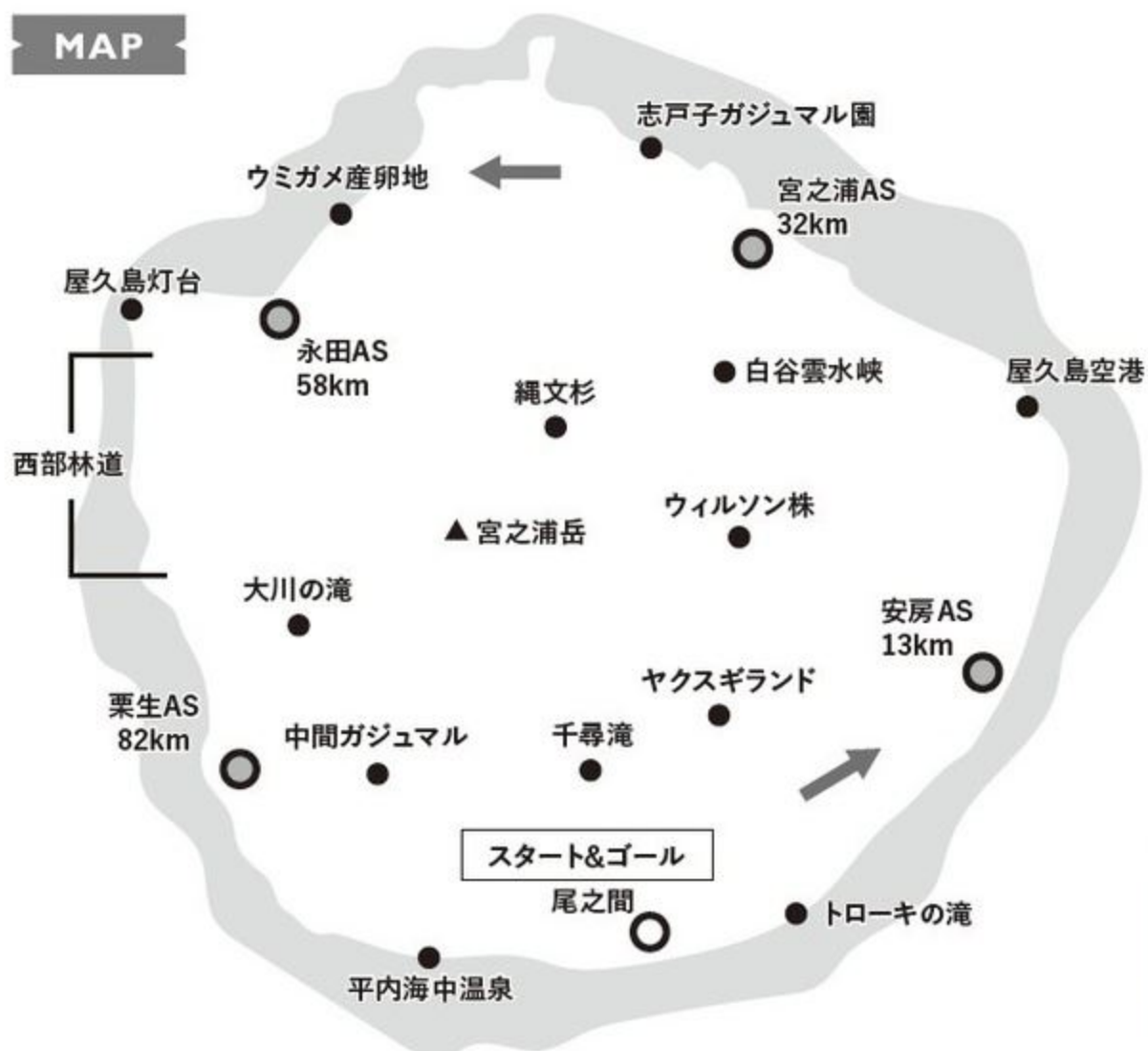
そして今回の大きな注目点は、トライアルイベントとして、2017サイクリング屋久島の前日、18日（土）に、白谷雲水峡を目指す「屋久島ヒルクライム」が初開催されるというところ。「ロングライドだけではもの足りない！」という人にとっては最高の新設種目となるはずだ。ゲストライダーとして、団長安田さんが参加することも決定。屋久島の自然の魅力を体で感じ、温かい声援を送ってくれる地元の人たちとの交流も楽しめるスペシャルなイベントだ。

INFORMATION

開催日：2017年2月18日（土）〜19日（日）
開催場所：鹿児島県・屋久島
開催種目：18日（土） 屋久島ヒルクライム2017、19日（日）2017サイクリング屋久島100㎞の部、ショートコース50㎞の部、ファミリーコース・20㎞の部
参加費用：屋久島ヒルクライム2017 5400円、2017サイクリング屋久島100㎞の部 中学生以上 9500円・小学5〜6年生 4000円、ショートコース50㎞の部 中学生以上 6500円・小学5〜6年生 3000円、ファミリーコース・20㎞の部 中学生以上 3000円・小学5〜6年生 1500円、ヒルクライム＋サイクリング（100㎞の部のみ）セット割引 1万3000円
※すべて税込
定員：屋久島ヒルクライム2017 100人、2017サイクリング屋久島 計500人
申込締切日：1月24日（火）

問い合わせ
サンケイスポーツ事業部
TEL.03-3275-8851（平日10:00〜17:00）
www.eco-ride.info

MAP

写真：産経新聞社提供

屋久島ならではの大自然の魅力を堪能できる。野生の猿などに出会うことも

エイドでは、地元の人たちが温かいもてなしをしてくれる

CYCLE EVENT ▶ 12月3日(土)開催(埼玉) 12月10日(土)(大阪)

自分に最適な1台が絶対見つかる!

ワイズロード スポーツバイクデモ 2016 in 埼玉 第3回 スポーツバイクデモ in 大阪

埼玉と大阪の2カ所で、お待ちかねのスポーツサイクルの祭典が開催される。両会場ともに「走って！見て！試して！買える！お得！5拍子揃ったスポーツサイクルの祭典！」のキャッチコピーどおり、展示会、試乗会、アウトレット即売会、新車受注会など、これからスポーツサイクルを始める超ビギナーから、ベテランライダーまで、大満足の企画が満載。なかでも実走して自分にぴったりの一台を見つけたいというこだわりのサイクリストにはうれしい内容となっている。

また、Y's Road Sports Bike Demo 2016 in埼玉では、彩湖周遊道路を使用したワイズカップ彩湖4時間エンデューロレースも併催。詳細はY's Road のSports Bike Demo2016オフィシャルホームページにて発表されているので、参加希望者はいますぐホームページにアクセスしよう。

INFORMATION

ワイズロードスポーツバイクデモ 2016 in 埼玉
開催日：12月3日（土）
会場：埼玉県・彩湖・道満グリーンパーク多目的広場、陸上競技場
入場&試乗：無料

第3回 スポーツバイクデモ 2016 in 大阪
開催日：12月10日（土）
会場：大阪府・大阪南港ATCピロティ広場&屋外特設コース
入場&試乗：無料

問い合わせ
ワイ・インターナショナル内
スポーツバイクデモ実行委員会
TEL.048-486-5106（月～金 11:00～19:00・土日定休）
www.ysroad.co.jp/spodemo_blog

両会場とも、入場無料、試乗もすべて無料。とくに買い替え、新規購入を検討している人には、絶対に参加してほしいイベントだ。また埼玉ではワイズカップ彩湖4時間エンデューロレースも併催。詳細はこの号が発売されるころには正式発表になる予定！

ENDURO ▶ 2017年1月15日(日)開催

コーナーワークの巧みさが勝敗を分ける!

第5回 西都原エンデューロ4時間耐久2017

特別史跡「西都原古墳群」周辺の公道を完全封鎖してのレース。西都原古墳群周回特設コースは、1周3.8㎞、最大標高差31mと、ほぼフラットのためエンデューロビギナーでもつらさを感じることなく走ることができると好評。ただし、フラット基調ゆえに、全体的にハイスピード傾向になりがちなので、高度なスピードコントロール能力とコーナーワークが求められるセクションも!! そんなところが、この大会がビギナーだけではなく、ベテランライダーたちにも高い評価を受けている理由。例年、年明け早々の週末に開催されることから、2017年の走り初めレースとしても人気の高いレースだ。

幅広いレベルのライダーが参加できるコース設定が魅力。ただし、コーナリングには細心の注意を払ってほしい

INFORMATION

開催日：2017年1月15日（日）
開催場所：宮崎県・西都原古墳群周回特設コース
開催種目：ロード4時間30分耐久 ソロ・チーム（2～4人）
参加費用：ソロ一般 7000円、ソロ中高生 6000円、チーム2人 1万2000円、3人 1万8000円、4人 2万4000円（プログラム、傷害保険料、参加記念品、昼食代込）
定員：ソロ 200人、チーム 100チーム
申込締切日：11月30日（水）

問い合わせ
西都原エンデューロ4時間耐久実行委員会
TEL.090-7474-4661 e-mail. entry@rinpro.org
www.rinpro.org

ENDURO ▶ 12月17日(土)開催

走っても、見ても楽しい!! サーキットレースの登竜門

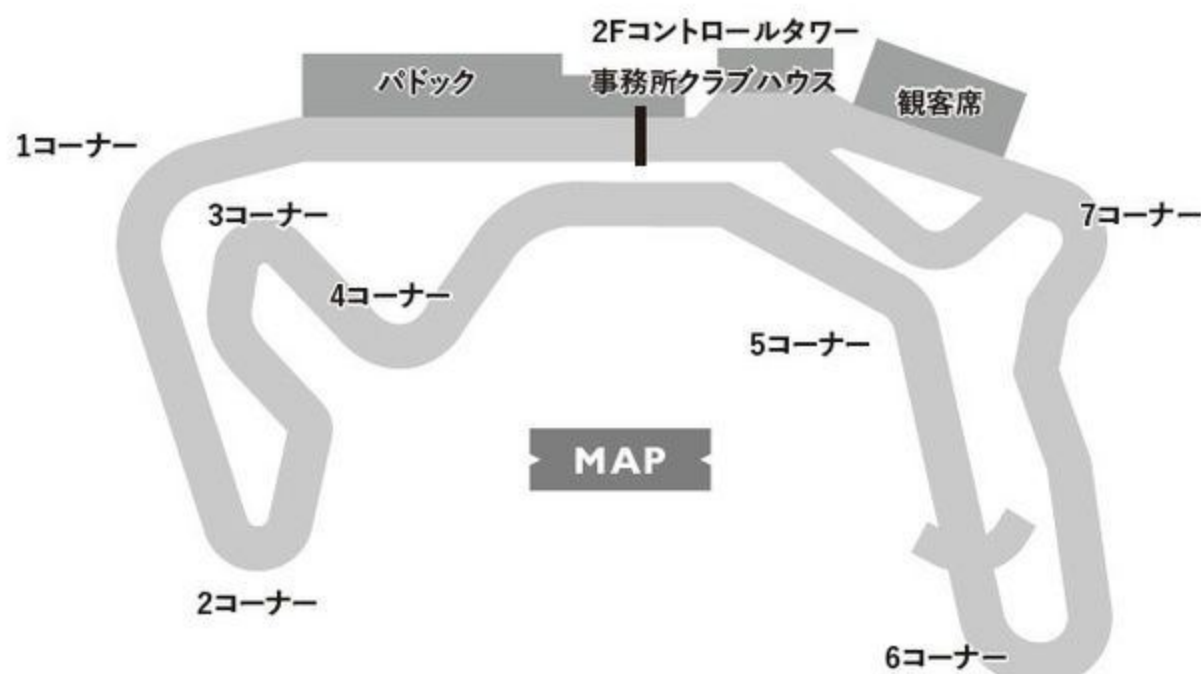
BOSO Grandprix 2016シリーズ

温暖な房総半島でスポーツサイクルのレーシングイベントが師走に開催される。この大会の特徴は、プロ選手を先頭に数周走り、ローリングスタートを行うこと。それによって、コース状況を最大限に確認してからスタートすることが可能に。そういった理由から、新東京サーキットを走ることが初めてという人でもハンデを感じることなく走ることができる。また、コースを見渡せる観戦席や寒さなどを防げるサンルームスペースもあるため、応援に来た人も快適！ さらに、今年は最新鋭のドローン「Phantom」による撮影も3時間エンデューロで 実施予定。録画した動画は、後日配信！自分の走っている姿をチェックすることができる。

新東京サーキット初走行というライダーでも安心のシステム。プロライダーと走ることでライディングスキルも高められる

INFORMATION

開催地：千葉県・新東京サーキット
開催日：12月17日（土）
開催クラス：3時間エンデューロ（3～5人）、個人クリテリウム キッズ・U-13・ジュニア・エッグ・ビギナー・Women・ライトエキスパート・ストロングエキスパート
参加費用：3時間エンデューロ 3人 1万8000円・4人 2万2000円・5人 2万5000円、個人クリテリウム キッズ 1000円・U-13 3000円・ジュニア 5500円・エッグ 6500円・ビギナー 6500円・Women 6500円・ライトエキスパート6500円・ストロングエキスパート6500円
定員：3時間エンデューロ（3～5人）40組、個人クリテリウム キッズ 30人・U-13 40人・ジュニア 40人・エッグ 40人・ビギナー 40人・Women 40人・ライトエキスパート 40人・ストロングエキスパート 40人
申込締切日：12月3日（土）
定員になり次第、締め切り

問い合わせ KSインターナショナル内 BOSOGrandprix係
TEL.03-6666-4106 e-mail.info@ksin.jp http://bosograndprix.com

CYCLOCROSS ▶ 2017年1月22日(日)開催

シクロクロスの魅力を体感!

第3回シクロクロス富士川 YAMANASHI CYCLE FESTIVAL 2017 ～みんなで富士川猛レース!!～

「だれでも気軽に楽しんで走ることができる大会」をテーマに開催されるシクロクロスのお祭り。本格的なシクロクロスレースはもちろんのこと、仲間や家族で楽しめるチームエンデューロやクロスバイク、マウンテンバイク、ママチャリでも参加できる気軽なクラスが設定されていることもこの大会の人気の秘密。シクロクロスが初めてという人でもその魅力を体感できる、お祭りのような雰囲気の大会となっている。特設コースが作られる「道の駅富士川」は、中部横断自動車道「増穂IC」から1分という絶好のロケーション。道の駅富士川では、地元のおいしい食べ物もいっぱい。サポーターとして参加しても楽しめる大充実のイベントだ。

シクロクロスに興味があるけど、なんとなく始めるきっかけが……。そんな人はいますぐエントリーを。シクロクロスの魅力をお腹いっぱいになるほど味わえる！

MAP

INFORMATION

開催日：2017年1月22日（日）
開催場所：山梨県・道の駅富士川（メイン会場）
開催種目：キッズ（幼稚園以下）、ジュニア（小学生）、エンジョイ、ファンクラスA（初級）、ファンクラスB（初級）、レディース、ファスト（中級・上級）、チームエンデューロ
参加費用：キッズ（幼稚園以下）500円、ジュニア（小学生）1000円、エンジョイ2000円、ファンクラスA（初級）3000円、ファンクラスB（初級）3000円、レディース3000円、ファスト（中級・上級）3000円、チームエンデューロ 6000円
定員：各クラス 50人、チームエンデューロ 50チーム
申込締切日：2017年1月9日（月）

問い合わせ NPO法人やまなしサイクルプロジェクト事務局
TEL.0556-48-8239 FAX.0556-48-8364
e-mail.info@yamanashi-cycle.org
http://yamanashi-cycle.org/cyclocross

CRITERIUM&ENDURO ▶ 12月25日(日)開催

サイクルレースに参加して、最高のクリスマスを!

東京ワンダーレース 〜味の素スタジアムステージ〜 東京クリテリウムチャレンジ&イヤーエンドエンデューロ

地方で開催されるレースは時間的にもなかなか行くことができない……。そんな東京近郊のサイクリストの悩みに応える自転車レースシリーズが「Tokyo Wonder Race」。シリアスレーサーからエントリーレーサーまで、幅広いレベルの人が楽しめる種目設定がこの大会の魅力。今回の会場は、味の素スタジアム。整備されたスタジアム外周コースを使用することから、ビギナーや子どもでも安全に走ることができる。また、JrIDE PRESENTS ジュニア、キッズレーシングスクール（無料）は事前申込不要。開催時間の5分前を目安にショートコース付近に集合すればOKだ。今回はイヤーエンドエンデューロも開催されるため、仲間と走り納めをしたい!というライダーにもお薦め。また、クリスマスに開催されることから、サイクルレース好きなら、最高のクリスマスが過ごせること間違いなし!!

MAP

INFORMATION

開催日：12月25日（日）
開催場所：東京都・味の素スタジアム
開催種目：クリテリウム　エキスパート、ミドル、ビギナー、エントリー、年代別50歳以上、レディース、JrIDE CUPジュニアHC、JrIDE CUPジュニアLC
キッズ　JrIDE CUPキッズHC、JrIDE CUPキッズLC2〜1、JrIDE CUPスーパーキッズ
ランバイク　2、3、4、5歳
GROWTAC PRESENTSイヤーエンドエンデューロ　2時間耐久　ソロ・チーム
参加費用：エキスパート、ミドル、ビギナー、エントリー、レディース、シニア 各4968円　JrIDE CUPジュニアHC/LC 2808円　JrIDE CUPキッズHC 1620円　JrIDE CUPキッズLC 1296円　JrIDE CUPキッズ未就学児 864円　ランバイク 864円、GROWTAC PRESENTS イヤーエンドエンデューロ ソロ（1人）7560円　イヤーエンドエンデューロ 2人 1万800円　イヤーエンドエンデューロ 3人 1万2960円　イヤーエンドエンデューロ 4人 1万2960円
※すべて税込
定員：クリテリウム　エキスパート、ミドル、年代別50歳以上、レディース、JrIDE CUPジュニアHC、JrIDE CUPジュニアLC、JrIDE CUPキッズHC、JrIDE CUPスーパーキッズ 各40人、ビギナー、エントリー各 80人　JrIDE CUPキッズLC2〜1 各20人　ランバイク 各12人　イヤーエンドエンデューロ 2時間耐久 ソロ 60人　チーム 80チーム
申込締切日：12月4日（日）23:00

問い合わせ　東京ワンダーレース事務局
TEL.042-595-7322　e-mail.info@tokyowonderrace.com
www.tokyowonderrace.com

クリスマスもレースに三昧で楽しさ倍増。ビギナーフレンドリーなコース設定が特徴だ

CYCLOCROSS ▶ 12月3日(土)〜4日(日)開催

遊び心がいっぱいのシクロクロスイベント

秋ヶ瀬の森バイクロア6

シクロクロスレースだけではもの足りないというライダーたちに人気のイベントが開催真近。このイベントは、レースの種目設定のユニークさが特徴。初めてレースに出る人限定のバージンクラスから、最速を競うガチレースのファストクラスのほかに、デニム素材の衣類の着用が条件のデニムクラス、公園を出てチェックポイントをめぐりながら地元の名所を探検できるバイクロアロゲイニング、夕闇のなかをライトアップして走る幻想的なサンセットレースなど、ユニークな種目が満載。もちろん、名物お祭りレース仮装や特殊自転車いっぱいのオウルクラスもあり!!　今年は、会場規模も昨年の約1.5倍に拡大。フード、雑貨販売のブースがさらに充実することから、レースに出場しなくても楽しめること確実だ。

INFORMATION

開催地：埼玉県・秋ヶ瀬公園　子供の森
開催日：12月3日（土）〜4日（日）
開催クラス：3日（土）開催
シクロクロス　バージンクラス、チームラリーファミリーA・B、チームラリーフレンドA・B、カーゴバイクレース、スイートタンデムクラス、バイクロア ロゲイニング、パークラン＆ライド、サンセットレース
4日（日）開催　シクロクロス　ファンクラスA・B・C、レディースクラス、ジュニア＆キッズ、デニム、ファストクラス、オウルクラス
参加費用：バージンクラス 3000円、チームラリーファミリー A・B 各8000円、チームラリーフレンドA・B 各8000円、カーゴバイクレース 2000円、スイートタンデムクラス 2000円、バイクロア ロゲイニング 4000円、パークラン＆ライド 4000円、サンセットレース 5000円、ファンクラスA・B・C 各4000円、レディースクラス 4000円、ジュニア 2000円・キッズ 1000円、デニム 3000円、ファストクラス 4000円、オウルクラス 4000円
※別途ダブルエントリー料金の設定あり
定員：各クラス40〜80人
申込締切日：11月27日（日）　定員になり次第、締切

問い合わせ　イーストリバーサイクルズ内バイクロア実行委員会
TEL & FAX.03-6676-3500（水曜定休）
e-mail.info@bikelore.jp　http://bikelore.jp

とにかくユニークなクラスが盛りだくさんというのがこの大会の大きな魅力。規模拡大で楽しさも倍増!

ENDURO ▶ 2017年1月3日(火)開催

誰よりも早く走り初めをしたいライダー必見!

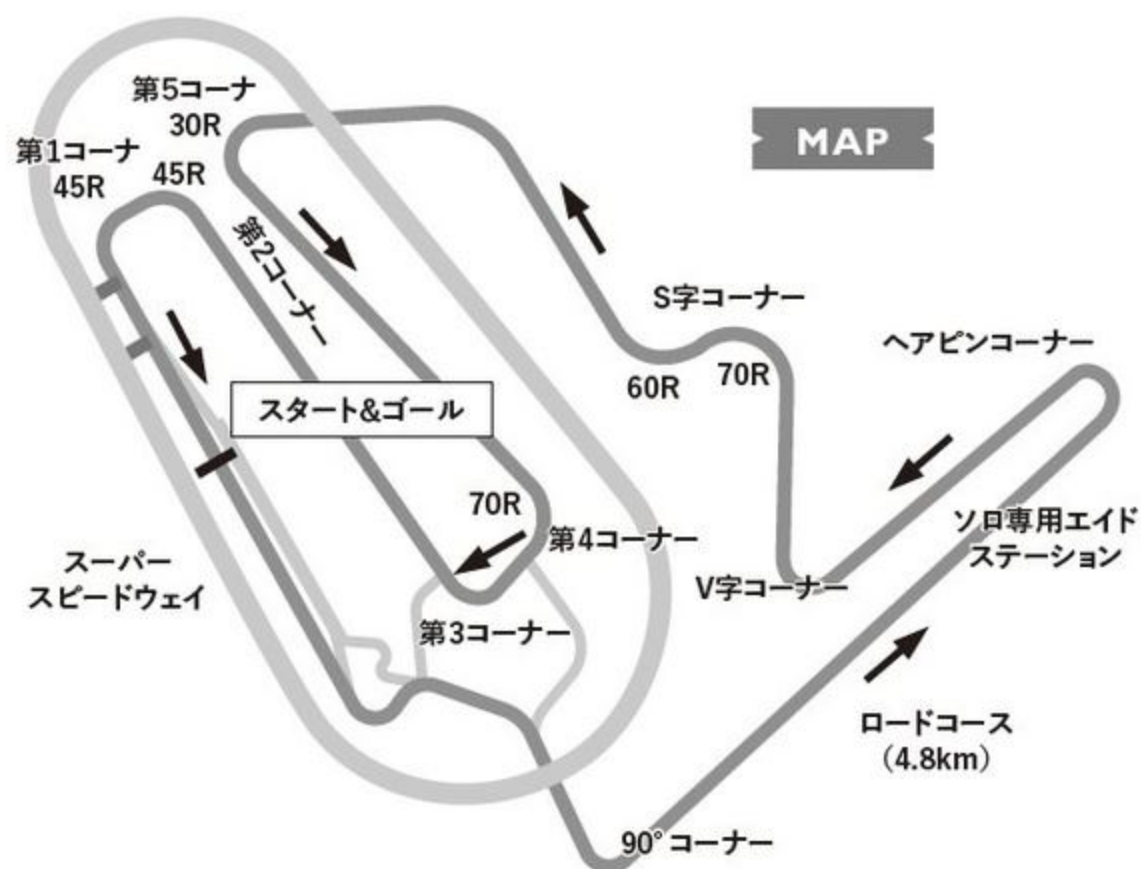
ツインリンクもてぎ100㎞ サイクルマラソン

正月三が日の最終日に開催されるビッグイベントのエントリーがスタート。ツインリンクもてぎ 4.8㎞サーキットを21周、反時計回りに合計101㎞の距離を走破しよう。正月からチャレンジングな走りを堪能できる。ロードバイク（クロスバイクでの参加はロードの扱いとなる）でもMTBでもOKなのがうれしいポイント。ただし、ピストバイクで参加する場合は、フリーホイール式でブレーキを前後に装着することが義務づけられているので注意しよう。お正月限定のお得なホテルツインリンク宿泊プランの設定もあるため、正月休みに家族で観光も兼ねて参加するのもお薦めだ。新年の走り初めに最高のイベントにいますぐエントリーを！

新年はこれに出なきゃ始まらない！というライダーは多い。とにかくリピーターが多い大会だ

INFORMATION

開催日： 2017年1月3日（火）
開催場所： 栃木県・ツインリンクもてぎ 4.8㎞サーキット
開催クラス： 個人21周＝101㎞ ロード エキスパート、男子A〜E、レディースクラス、MTBクラス、ビギナークラス（MTB・ロード）
参加費用： 一般7500円、中高生6500円（会場入場料込）
申し込み期間： 12月11日（日）必着

問い合わせ JBCF事務局 事業部
TEL.04-7189-0100 FAX.04-7189-0022
e-mail.sunday.sunday@nifty.com
http://sunday-sunday.net
www.twinring.jp（ホテルツインリンク宿泊プランについて）

ENDURO ▶ 2017年1月9日(月・祝)開催

真冬の鈴鹿サーキットを疾走しよう

第1回スズカ ウインターエンデューロ

新年早々の1月9日、鈴鹿サーキットを舞台に初開催イベントが開催される。三重県鈴鹿市で毎年実施される、鈴鹿市消防本部による出初式後に開催されるということで、多数の観覧者も予想される。種目は、寒さ厳しい真冬の開催となるため種目はソロのみの設定に。正月休みで鈍った身体に鞭打つもよし、オフシーズンの腕試しで走るもよし。新年第一発めのレースを存分に楽しもう。参加費用は初回特別価格となっており、非常にリーズナブル。超ビギナーライダーの体験レースとしてもお薦めのレースだ。

INFORMATION

開催日： 2017年1月9日（月・祝）
開催場所： 三重県・鈴鹿サーキット
開催種目： 3時間エンデューロ ソロ・ソロ女子
参加費用： 3時間エンデューロ ソロ 7000円・ソロ女子 1000円（初回特別価格）
定員： 合計1000人
申込締切日： 12月2日（金）
定員になり次第、締切

問い合わせ
マトリックス スポーツイベント 事務局
TEL.072-340-1693（平日10:00〜17:00）
FAX.072-340-1698
e-mail.matrix-event@powertag.jp
http://suzuka-winter-enduro.powertag.jp

EXHIBITION ▶ 〜2017年1月9日(月・祝)開催

見たことのないような自転車がいっぱい

「おもしろ自転車」展

自転車に関する情報施設である自転車文化センターでは、平成28年度第3回テーマ展示「おもしろ自転車」展を開催中。展示されている自転車は形状や機能が通常の自転車と異なり、「サドル、ペダルがない!?」、「誰のために作られた自転車？」といったユニークなものばかり。おもしろ自転車にまつわるクイズも用意されていて、すべて正解するとプレゼントがもらえる！ 常設展示と合わせて、自転車をすみずみまで観察してみよう。

INFORMATION

開催期間： 〜2017年1月9日（月・祝）予定
開催場所： 東京都・自転車文化センター BICYCLE CULTURE CENTER
開館時間： 9:30〜17:00（最終入館16:45）
休館日： 毎週月曜日（月曜日が祝日の場合、翌平日）・年末年始

問い合わせ
一般財団法人日本自転車普及協会 自転車文化センター
TEL.03-4334-7953
FAX.03-4334-7958
e-mail.bccask@jifu.jp
www.cycle-info.bpaj.or.jp

子どもたちが楽しめるイベントも盛りだくさん。小さな子どもがいる家族でも、終日、楽しく過ごすことができる

CYCLE EVENT ▸ 12月10日(土)開催

12月に復活！　競輪場で楽しむ自転車のお祭り

湘南バイシクル・フェス2016 Xmas

「湘南バイシクル・フェス」が12月に開催されることが決定。自転車メーカーの2017年モデルに無料で試乗ができる「湘南バンク・大試乗会」、迫力満点の「競輪デモンストレーション」、豪華自転車グッズが100人以上に当たる「プレゼント抽選会」など、来場すれば、得して、楽しめるイベントばかり。また、恒例の大人気企画、湘南のご当地グルメが勢ぞろいする「湘南グルメ☆フェス」の開催も決定。来場者の投票数でもっともおいしかったメニューを決定する『湘南グルメ★キング』も実施される。

　ゲストは、お笑い芸人の永野さん。リオモ・ベルマーレ・レーシングチーム監督の宮澤崇史さん。イベントMCは、竹本タクシーさんと絹代さんだ。

バンクを使っての試乗は毎回大好評。気になるニューモデルをとことん乗り比べることができる！　競輪のデモンストレーションも！

INFORMATION

開催日時：12月10日（土）9:00～16:00
開催地：神奈川県・平塚競輪場
入場料：無料

問い合わせ
湘南バイシクル・フェス2016 Xmas事務局（RSJ内）
TEL.03-3354-2300（平日10:00～18:00）　FAX.03-3354-3901
e-mail.info@roots-sports.jp　http://shonan-bicycle.net

CYCLING ▸ 017年2月4日(土)～5日(日)開催

KINAN Cycling Teamと早春の熊野路をサイクリング!

第4回サイクルデイin熊野

　エキスパートライダーからの直接指導とサイクリングを楽しめる、サイクルデイin熊野のエントリーがスタート。この大会の最大の特徴は、距離以上に走りごたえのあるコース設定と自転車好き垂涎の企画が盛りだくさんという点。最長コースであるチャレンジサイクリング77㎞コースは、全長77.1m、最大標高差357m、獲得標高1422m。そのほか、エンジョイサイクリング50㎞コース、プレミアムサイクリング20㎞コースも設定されている。

　さらに、今回もキナンサイクリングチームのメンバーが大会ゲストとして参加することが決定。メイン会場では、新企画である、輸入メーカー、ポディウム協賛による憧れのブランド試乗会も開催されることが決定している。

　大会前日にはキナンサイクリングチームメンバーによるサイクルクリニック、彼らと交流が図れる前夜祭も実施されるなど、内容盛りだくさん。熊野の魅力を五感で感じることができるイベントだ!!

キナンサイクリングチームによる講座は毎回大好評。プロライダーから徹底指導を受けられる機会はレア！

INFORMATION

開催日：2017年2月4日（土）～5日（日）
開催場所：4日（土）三重県熊野市・三重県立熊野少年自然の家（サイクルクリニック）、5日（日）熊野市立新鹿小中学校
開催種目：A.クリニック＋チャレンジサイクリング77㎞、B.プチクリニック付き！　プレミアムサイクリング20㎞、C.熊野の景色を満喫！　エンジョイサイクリング50㎞、D.過酷な熊野路に挑戦！　チャレンジサイクリング77㎞
参加費用：A.1万5000円、B.5000円、C.5000円、D.5000円、前夜祭 3000円
定員：A.20人、B.30人、C.100人、D.30人、前夜祭 30人
申込締切日：2017年1月13日（金）　定員になり次第、締切

問い合わせ
サイクルデイin熊野実行委員会事務局
TEL.0597-89-4111（内線461）　FAX.0597-89-3742
http://cycledayinkumano.wixsite.com/kumano

グラベルが楽しい季節です。

生い繁った草やクモの巣もなくなり、とても走り易くなってきました。
この冬は、シクロクロスや太目のタイヤをはいたロードでグラベルツーリングデビューをしませんか？
P.S マウンテンバイクでも楽しいですよ。

じてんしゃ屋 佳 KEI

埼玉県坂戸市泉町１４－２３－１０２
TEL/FAX 049-284-3760
http:blogs.yahoo.co.jp/hasukysm570r/

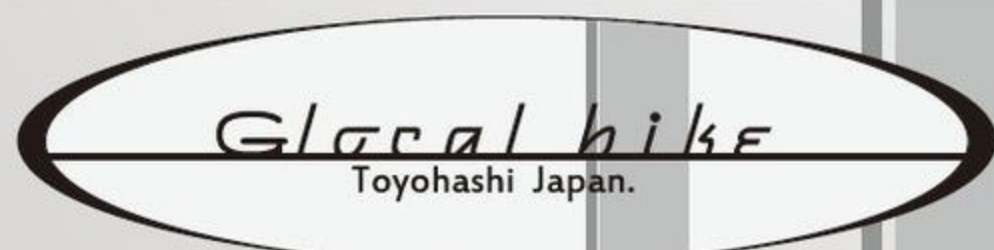
相模原のスポーツバイクショップ Cycleshop Rise-Ride

自転車で風を切って走るのに気持ちのいい季節になってきましたネ!!特にロードバイクは特有の加速感やスピード持続力が高いので最高に気持ちがいいです♪この季節にロードを楽しまなくてはモッタイナイ!!みなさまのサイクリングライフがもっと快適にオモシロくなるアイテムなど店頭に取り揃えておりますので遊びにいらしてくださいね。週末はROADとMTBで週末ツーリングという名の"遊び"も楽しんでいますので一緒に遊びましょう～。

CYCLE SHOP Rise Ride

〒252-0253 神奈川県相模原市中央区南橋本2-2-4-102
TEL&FAX／042-703-9122
mail：u-1@rise-ride.net　web：http://www.rise-ride.net

はや年末・・・

みなさんこの号が出るころには、公私共に年末の催事で段々と忙しくなる日々を過ごされてますでしょうか？
なかなか乗る時間を確保出来なかったり、寒くて実走から遠ざかってしまいがちでしょうか？
ならば、いっそのことバイクをメンテナンスして新年を迎える準備をしてみてはいかがでしょうか？
洗車に始まり、バーテープやワイヤー交換、ハブのグリスアップなどご予算に応じて部品交換から、オーバーホールまで承ります。
お気軽にご相談下さい。
もちろん、春に向けて新車のご相談も承ります！
皆様の御来店お待ちしております。

〒440-0004 愛知県豊橋市忠興3-8-2
Tel:+81-(0)532-43-5119
HP:www.glocal-bike.jp
Glocal bike
定休日:水曜日(週末など、臨時休業あり)
営業時間:11:00～20:00(日曜・祝日は19:00まで)
駐車場有

HAPPY RIDE!! LOVE TRAIL!!

晩秋を迎え、これからがトレイルシーズンとなってきました。
例年よりも少し早い冬で寒さも厳しくなってきていますが、ロードで風を切るより山も登るし、アスファルトの冷えもないので断然トレイルのが暖かいです。
毎冬ロードからの転向組の方がいらっしゃいますが、マウンテンバイクの走る楽しみを体感してしまうと、ロード派からマウンテンバイク派に変身を遂げる方もいらっしゃいます。
この冬はシューズもゴアテックスの物にして、シングルギヤからWギヤへ変更するなどして、準備も着々進んでおります。
先日は「HAPPY TRAIL RIDE」を開催しました。
こちらは富士見パノラマでの開催となりましたが、ゴンドラを利用して初心者中心ののんびりライド。
笑顔あり、笑いあり、と終日みんなで楽しんで、マウンテンバイクの魅力をしっかりと体験してもらいました。

寒い時期だからこそ、楽しめるスポーツバイクを楽しんでいきますので、気になる方は是非体験してみてください!!

BIKE RANCH
代表　鈴木雷太

BIKE RANCH

〒390-0865 松本市新橋 6-16
LIFE STYLE MARKET
TEL 0263-50-6884
FAX 0263-50-6885
www.bikeranch.jp

土、日曜　11時～19時
平日　12時～20時
定休日／ 月曜日、火曜日
イベント等で変更になる場合がございます。

世界の工具店
ASTRO PRODUCTS
・アストロプロダクツ・
http://www.astro-p.co.jp
通信販売でご購入の場合
3,000円(税込)以上お買い上げで
全国送料無料!!
(店舗でご購入の場合は送料が異なります)
※一部地域、個別送料商品は対象外。※送料無料となる商品を除く。
商品の詳細は店頭またはお電話でお気軽にお問い合わせください。尚、ホームページでもご覧いただけます。
広告の商品価格は税抜表示です!!
収納アイテム
■AP ワイドロールキャビネット 10段 RC718
2003-7183
税抜 ¥59,800
■AP ワイドトップチェスト 7段 TC717
2003-7176
税抜 ¥39,800
NEW
■AP ロールキャビネット 7段 ネオンイエロー(限定)
2003-7282
税抜 ¥48,000
NEW
■AP トップチェスト 6段 ネオンイエロー(限定)
2003-7275
税抜 ¥24,000
■AP ジャイアント ロールキャビネット
2003-7169
税抜 ¥79,800
■AP ツールワゴン 3段 カラー:レッド・ブラック・ブルー
各色 税抜 ¥7,800
■AP プラスチック&スチール ツールボックス 2段
2003-4441
税抜 ¥6,480
■AP SUS ツールボックス with アルミハンドル
2003-2294
税抜 ¥3,280
■AP ナイロンツールバッグ 小
2003-6704
税抜 ¥1,680
詳しくはHPまで!!
ハンドツール&便利アイテム
NEW
■AP 伸縮式 エアブローガン
2004-9559
¥1,200
■AP 閲易ミニ コンビネーション レンチ 7本セット
2002-24244
税抜 ¥750
NEW
■AP ダイヤモンドチップ ヘックスレンチ 9本セット
2002-25838
税抜 ¥1,980
■AP 1/4DR プリセット型トルクレンチ TQ970
2001-9701
税抜 ¥6,800
■AP マルチユース ミニキーホルダー カラー:ブラック・レッド・ブルー
各色 税抜 ¥250
使用例
■AP ノズルクリーニング ツール 13本セット
2002-25845
税抜 ¥380
■AP マグネット ツールホルダー
2003-7121
税抜 ¥850
■AP スチール ディープマグネットトレー
2002-25623
税抜 ¥900
■AP プラスチック ディープマグネットトレー
2002-25616
税抜 ¥280
■AP プラスチック マグネットパーツトレー
2002-25609
税抜 ¥500
■AP プラスチック マグネットトレー ハンドル付
2002-25593
税抜 ¥430
■AP 1.5W COB 充電式 スマホ型 ライト
2005-6364
税抜 ¥2,480
使用例
■AP COBライト キーホルダー
2032-5882
税抜 ¥380
使用例
■AP 5W充電式フラッシュ ライトパワーバンク機能付
2005-6333
税抜 ¥3,980
■AP COB ヘッドライト
2005-6173
税抜 ¥850
■AP COB ボタン型 ワークライト ブラック
2005-6050
税抜 ¥880
■AP ストロング ニトリル グローブ 50枚入り サイズ:M・L
各サイズ 税抜 ¥1,780
自転車専用ツール
NEW
■AP チェーンスクラバー
2007-13069
税抜 ¥1,780
使用例
■AP バイシクル ケーブルロック 1.8m カラー:レッド・ブラック・ブルー
各色 税抜 ¥680
■AP バイシクル グルーレス チューブリペアキット
2007-11027
税抜 ¥420
■AP 17PC バイシクルツールキット
2007-10709
税抜 ¥8,800
NEW
■AP 12V コードレス エアポンプ
2005-6449
税抜 ¥9,800
使用例
■AP チェーンリング ナットレンチ
2007-11003
税抜 ¥420
■AP バイシクル チェーンツール
2007-10518
税抜 ¥1,150
■AP バイシクル チェーンフック
2007-11317
税抜 ¥300
■AP ペダルボックス レンチ
2007-10044
税抜 ¥900
■AP ペダルレンチ
2007-9963
税抜 ¥1,250
■AP フリーホイール リムーバー
2007-10143
税抜 ¥560
■AP ホローテック II用 BBレンチ
2007-9956
税抜 ¥1,350
■AP カートリッジ BBツール
2007-10006
税抜 ¥790
■AP バイシクル ニップル回し
2007-12802
税抜 ¥350
■AP バイシクル 英式用 エアクリップ
2016-7794
税抜 ¥180
■AP 17IN1 バイシクル携帯ツールセット
2007-13014
税抜 ¥980
■AP バイシクル フロアポンプ ゲージ付
2016-7473
税抜 ¥1,980
■AP バイシクル ツールボトル ビッグ
2016-4458
税抜 ¥450
■AP バイシクル ツールボトル スモール
2016-4465
税抜 ¥330
使用例
■AP ライザーブロック
2016-7176
税抜 ¥1,100
使用例
■AP バイシクル リアワーク スタンド BW777
2016-7770
税抜 ¥2,800
ディスプレイ&メンテナンススタンド
使用例
■AP バイシクルメンテナンススタンド BM719
2003-7190
税抜 ¥6,800
使用例
■AP バイシクル アルミメンテナンススタンド BM720
2003-7206
税抜 ¥12,800
使用例
■AP バイシクルメンテナンススタンド BM721
2003-7213
税抜 ¥7,200
使用例
■AP バイシクル ホルダー
2003-2393
税抜 ¥9,800
※価格及び仕様は予告なく変更する場合がございます。ご了承ください。
INTERNET SHOPPING
携帯からはこちらよりどうぞ
アストロプロダクツ 検索
ホームページも情報満載!!
スマホも対応
全国通販
お電話でのご注文はこちらから 0120-27-3459
携帯からは 048-501-7704 FAX 048-501-7708
カスタマーサービス 048-501-7873
150 店舗達成!!
あなたの街にもアストロが! 続々
NEW OPEN!!
11/25 OPEN! 都城店 〒885-0021 宮崎県都城市平江町5-9 0986-57-9980
11/25 OPEN! 岩出店 〒649-6245 和歌山県岩出市中島778-1 0736-79-3477
10/14 OPEN! 苫小牧店 〒053-0026 北海道苫小牧市幸町1丁目1-6 0144-84-1213
9/2 OPEN! 足立舎人店 〒121-0831 東京都足立区舎人1丁目19-8 03-5809-5633
商品や店舗検索がしやすくアストロがより身近に!!
<アストロプロダクツ 全国店舗>
●各店、営業日、営業時間は異なりますので、詳しくはお問い合わせ下さい。

2017年2月号は12月20日（火）発売！

BiCYCLE CLUB

バイシクルクラブWEB
www.bicycleclub.jp

バイシクルクラブFacebook
www.facebook.com/bicycleclub

1月号

バイシクルクラブ1月号　平成28年11月19日発行・発売　第33巻402号
発行・発売（株）枻（エイ）出版社　東京都世田谷区玉川台2-13-2 〒158-0096
編集部 Tel. 03-3708-3061　メディアプロモーショングループ（広告）Tel. 03-3708-6051
販売部 Tel. 03-3708-5181　印刷会社／大日本印刷株式会社　©禁無断転載・不許複製

＼ バイシクルクラブ広告営業スタッフ募集！ ／

業務内容：『BICYCLE CLUB』公式ウェブサイトをはじめとしたウェブメディアの企画営業、ディレクション、進行管理業。http://www.bicycleclub.jp ／**応募資格**：年齢30歳くらいまで。男女問わず。営業部員としてweb関連の業務にかかわっていただきます。「BICYCLE CLUBに携わってみたい」「マーケティングに興味がある」という方のご応募をお待ちしています ／**契約区分**：営業に常駐していただけるフリーランス（業務委託契約）／**契約期間**：あり（弊社規定による）／**応募締切**：2016年12月20日（火）必着／**提出書類**：履歴書（写真貼付）・職務経歴書　※希望連絡方法（TELあるいはE-mail）を明記してください。以上の書類を下記送付先まで郵送してください。書類選考後、面接日をご連絡いたします。なお、応募書類は返却しませんのでご了承ください。応募書類は責任を持って管理及び廃棄いたします
書類送付先：〒158-0096　東京都世田谷区玉川台2-13-2　玉川台ビル5F　株式会社エイ出版社　総務部　採用担当
※『バイシクルクラブ　営業フリーランス希望』と明記してください

STAFF

Publisher
角　謙二

Editor in Chief
岩田淳雄

Assistant Chief Editor
山口博久

Editorial Staff
西山貴之
山﨑理恵
友廣　睦
高木陽奈子
浜田幸紀

Design Production
ピークス

Creative Director
山田洋一

Art Director
金　香美

Designer
松崎仁美
酒井亜紀波
三日月悠希
石　朋実

DTP Operation
東　草多
井出菜々恵
山口直哉
佐藤円香

Advertising Staff
荻原亮史
高橋大典
田口俊子
深江優介
柴田恵美

Sales Staff
三浦　淳
渡辺芳宏
手塚治郎
近田耕太郎
高見優貴
服部成子

Adviser
根本　健

Producer
埜邑博道

Editorial Director
今坂純也

AD INDEX

FROM EDITORS

●グレイトアース石垣島では、後半突然のスコール。避難しようにも近くに民家はない。一眼レフを背負って走っていた俺は、とっさに停車中のクルマの窓を叩いて「すみません！　カメラを預かってください！」。それは参加者の家族のクルマだった。写真は俺より早くゴールした、地元石垣の吉牟田さん親子。今年も135㎞を完走。カメラを預かってくれたお母さん、ありがとうございました！　●試写会に行った自転車映画「疾風スプリンター」（P17）。舞台は台湾。劇中で台湾版バイシクルクラブがチラリと映るのを、俺は見逃さなかった！　公開は1月7日（土）から。ぜひ探してみてください！　●高校生のとき、すごく大好きだったバンド「NEW ENGLAND」がなんと初来日公演！　いまでも活動していたとは驚き＆感激だが、きっと仕事で行けない（号泣）。（岩田）

●ジャパンカップでは引退を発表した井上和郎選手が山岳賞を獲得し、有終の美を飾った。「なかなか辞めさせてもらえなくて（笑）」と毎年オフシーズンになると冗談を言いながらも、シーズンに入ると安定した走りを見せていた井上選手。お疲れ様でした。（山ちゃん）

●今回カンパニョーロ・ポテンツァを装着するにあたって、山ちゃんが取り寄せてくれたのだが、有無をいわせず32T。「えーミドルケージかよ」と思ったが、使ってみると非常にラク、そして必須アイテムに。使った瞬間に後戻りできなくなる軽ギヤの恐怖。（西山）

●2007年にジャパンカップで優勝したマヌエーレ・モーリと再会！　当時は優勝者にその場でジャージを脱いでもらって、汗がついているジャージにサインをもらって、読者プレゼントにしていた。そんなこと覚えていないよね？とクネゴからの差し入れで乾杯♪（もち）

●ステーションライドで2回もパンクし、サポートのはずがサポートカーに回収されるという大失態。通りがかった山口副編が修理スプレーをブチ込みながら「ちゅべこべ言わじゅ1秒でも速く走レッ！」と笑顔のガッツ。レーサーってすげえってちょっと感動した。（トモ）

●宇都宮、さいたま、千葉とレース取材やイベントに奔走した激動の1カ月だった！　これまでの人生では味わえないような体験がいくつもできたし、それらをまとめる苦しみも味わった気がする。ゴール後のカンチェラーラをダッシュで追いかけたのはいい思い出。（浜田）

●ロングライドの機会が多く、たくさん走ってリフレッシュできているのか、気分は絶好調！　ひとりで走った和歌山も出会いが多く印象に残ったけれど、ステーションライドのグループライドで、いろんな年代の参加者さんと走ったのがとっても楽しかったなあ～。（ヒナコ）

for tasty life
枻出版社
からのお知らせ

ロードバイク 完全メンテナンス

11月29日発売本体1,600円+税／A4変

ユーザー必見の完全版!!

最新のシマノ・デュラエースから カンパニョーロ スラム・イータップまでを網羅 !!

油圧式ディスクブレーキも大きな文字と写真でわかりやすく解説！

メンテナンスを自分で行いたいユーザーのために、基本的なベースとなる内容から、
マニアも納得する内容まで、自分でできるメンテナンスを収録。
自転車のパーツの主要3社のパーツ、
シマノ、カンパニョーロ、SRAMの電動式と機械式のパーツを網羅しています。
特に2016年はシマノからは最上級パーツ、デュラエース、
さらにSRAMからはE-タップが登場、
また、ディスクブレーキが多くのメーカーで採用されることから
自分でできるメンテナンスを、よりわかりやすく紹介します。

for tasty life
枻出版社

全国書店・ネット書店にてお買い求め下さい。
最新号の情報や関連ムックの購入は、右記のサイトから行えます。

詳しくはWEBで
エイ出版社 検索

今月号は特別版！　通常のプレゼントアイテムに加え、ジャパンカップ、さいたまクリテリウムで編集部員がかき集めた有名選手のサイングッズを大放出！　なんとすべてが選手直筆。真のロードレースファン、サイクリングファンにこそ手に入れてほしい激レア品だ!!
（ほとんどが現地で手に入れたグッズのため、若干のシワや汚れがある可能性があります。ご了承ください）

2017 January

PRESENT

応募方法

プレゼントの応募はWEBまたは携帯からどうぞ！

プレゼントをご希望の方は、下記のPC版URL、または右の携帯版QRコードより応募フォームにアクセスし、必要項目を入力のうえ、ご応募ください。締め切りは2016年12月18日。厳正なる抽選のうえ、当選者の発表は商品の発送をもってかえさせていただきます。（2017年1月第1週発送予定）

http://form.ei-publishing.co.jp/17581

※お預かりした個人情報は厳重に管理し、商品発送のほか、読者層の把握など統計的にのみ使用いたします。
※QRコードはご使用の端末によっては作動しない場合があります

B

ラベル

自転車用ヘッドギア　カスク

7000円（税抜）　2人

レトロでオシャレな被りもの!

サイクリングやツーリングに向いたカジュアルなヘッドギア。クラシックな設計に見えるが、バックル構造や通気性もよく考えられた逸品だ。やや大きめなLサイズ（約60～63㎝）で下にバンダナを巻くこともできる。

提供／トップ　www.lovell.jp

A

IRC

アスピーテ プロ セット

6200円（税抜）×2　1人

ジャパンメイドの高品質クリンチャータイヤ

軽い走行感と優れたグリップを備えたクリンチャータイヤ。軽量ケーシングの上にクロス織りメッシュ繊維を配置し、サイドカットを含めた耐パンク性ももちあわせる。サイズ700×24c。重量205g。

提供／井上ゴム工業　www.irc-tire.com

E

アイ リブ

和柄バーテープ

1600円（税抜）　10人（カラーは選べません）

これぞ日本の美！和柄文様のバーテープ

矢羽やトンボ、桜といった日本の伝統的な文様が描かれたすてきなバーテープ。蛍光カラーがはやっているなか、非常に個性的なモデルといえる。グリップや肌触りもよく、高品質なアイテム。

提供／野口商会　www.noguchi-shokai.co.jp

D

スラム

オリジナルサコッシュ&リストバンド

非売品　3人

真っ赤なデザインが特徴の2アイテム

NEWコンポーネント、eタップで勢いに乗るスラムより、サコッシュとリストバンドをプレゼント。サコッシュはヘルメットがすっぽり入る大容量サイズで使いやすい。リストバンドはラバー製。

提供／インターマックス　www.intermax.co.jp

C

テイルズデイズ

スマートライドポーチ

1800円（税抜）　各色1人（カラーは選べません）

ネコ好き必見！見ためにに可愛く、使って便利

可愛いネコが描かれた収納ポーチ。ネオプレーン製で汗から中身を守る。内側はループやポケットを採用し、機能的に収納できる。ネコとチェッカーフラッグ、ネコとブリックの2色。サイズ90×20×185㎜。

提供／ワールドサイクル　www.worldcycle.co.jp

特別増量

直筆サイングッズ

C

ファビアン・カンチェラーラ
サイン入りフォト
1人

F

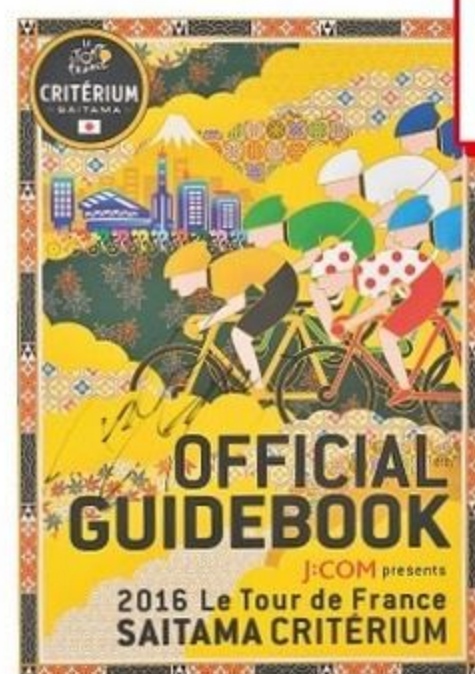
ペテル・サガン&
ラファウ・マイカ
サイン入り
Sワークスヘルメット Lサイズ
1人

H

別府史之
サイン入り色紙
1人

K

トレック・セガフレード
来日選手6名
サイン入りサコッシュ
+ポポヴィッチ
サイン入りボトル
5人（ボトルはうち1人）

I

ペテル・サガン
サイン入り
オフィシャルガイドブック
1人

M

— 表 —　　— 裏 —

ファビアン・カンチェラーラ
サイン入りサーモス
ステンレスボトル
1人

L

クリス・フルーム
サイン入り
会場配布埼玉新聞
1人

J

ジャパンカップ優勝者
ダヴィデ・ビッレッラ
サイン入りキャップ
1人

N

新城幸也サイン入り
ランプレ・メリダ
ジャケット Sサイズ
1人

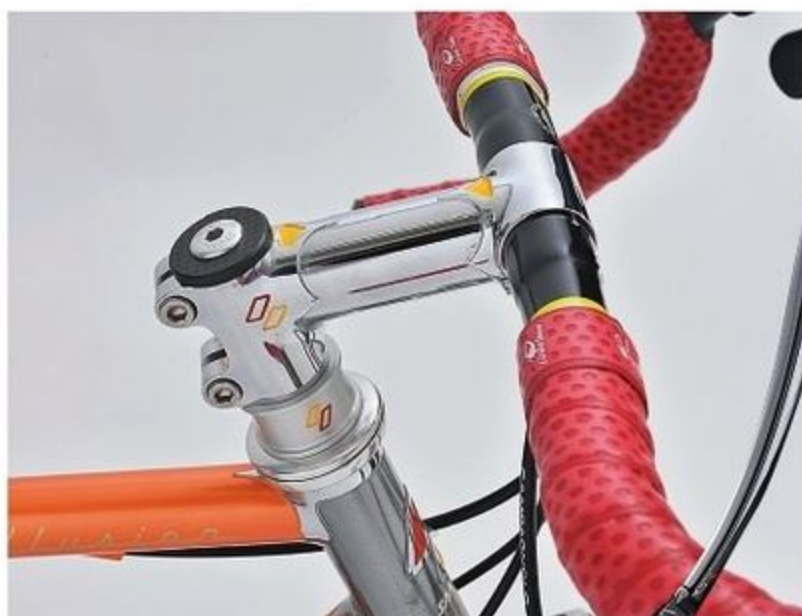
O

マルセル・キッテル
サイン入り色紙
1人

提供／トレック・ジャパン　www.trekbikes.com　スペシャライズド・ジャパン　www.specialized.com
キャノンデール・ジャパン　www.cannondale.com　ミヤタサイクル　http://merida.jp

カンパニョーロの新「銀メカ」
ポテンツァ11をインストール

TEXT：西山貴之（本誌） PHOTO：柏木ゆり／大星直輝／後藤武久

カンパニョーロの新コンポーネント「ポテンツァ11」。ミドルグレードのグループセットで、カンパニョーロとしてはシマノ・アルテグラに対抗した製品だ。注目すべきは、シルバーモデルがあること。このグループセットは、シルバーだったアテナの後継モデルでもある。いまや稀少となったアルミ色に輝くコンポ。「銀メカ」が好きな、クロモリ系ロードファンには見逃せないモデルだ。

アヘッドステムもサムソンで製作

スレッドからアヘッドに変更するにあたってネジ切りなしのフォークを製作。また、1インチのアヘッドステムが市場にないので、サムソンでハンドメイド。かっこよすぎるオリジナルステムが完成！スペーサーもサムソン刻印入り

BRAND_ **SAMSON**

MODEL_ **ILLUSION**

**アルミでよくぞこのフォルム
質感の高さはカンパニョーロならでは**

カーボンだから作れたようなフォルムをみごとにアルミで再現。アルミの質感は高くみとれてしまう。左側クランクは改良され、外しやすい機構に。クランクセットは2万8500円（税抜）

**ポテンツァは
グリーンラベルのボックス**

箱から出すのがワクワクするんだよね。グループセットの価格は10万8400円（税抜／チェーン＆スプロケット込）

ブラックモデルから、日本に上陸していたが、シルバーモデルも本格的にデリバリーを開始。ついにわれらが編集部にもイタリア本社から銀メカセットがやってきた。ニシヤマはぜひサムソン号へ!と激しく挙手。当初はアテナで組まれていたサムソン。ページの企画やら、部品とりやらで激しくパーツが入れ替わり続けた。乗れりゃいいやとごちゃまぜコンポなっており、リアメカがシマノ105、フロントメカとシフターがマイクロシフト、ブレーキがマヴィックとダイアコンペ、クランクがスラム。もはや誌面ではお見せできないひどいアッセンブルだ。新グループセットでスッキリさせたい。

パーツの箱を開けた。おお銀色に輝いているではないか!シルバーパーツの難しいところは、ごまかしが効かないところだ。仕上げがもろに見ために反映される。ブラックだと意外とわかりずらいのだが。ポテンツァは合格点だ。シルバーでもツヤのある仕上げと、梨地の部分でツートンになっているなど、なかなか芸が細かい。パーツ好きを魅了するカンパニョーロのデザイン哲学が生きている。

リアメカのブラック部分は樹脂だ。このあたり賛否が分かれそうだが、舶来メカの原点がサンプレ（ロアとアッパーボディがデルリン樹脂だったフランス製メカ）の自分としては、あり。シルバーというより、正確にはブラックとツートンだ。初代スーパーレコードを彷彿とさせ、これもまたよし。

**魅惑の
パンダスタイル**

**新機構の
レスポンスを
アルミボディで**

アテナよりボリューム感のあるリアメカ。ロアとアッパーボディを樹脂化することで重量を抑えている。上位のレコードらと同じデザインでレスポンスが向上。32Tギヤに対応したミドルケージ。1万7500円(税抜)

**C17シャマルウルトラ＆
IRCフォーミュラプロライト**

足まわりは最新チューブレスで。25Cに最適化した新シャマル、14万7000円（税抜）と最新フォーミュラプロ軽量版、7600円（税抜）

SPEC

問：有限会社 原田製作所
www.samson-strada.com
西山モデルは最高仕上げのイリュージョン＆パイプミックス、フレーム価格46万4000円（税抜）、ベーシックモデルは23万～（税抜）

RIDER

西山貴之

マンガンモリブデンパイプをこよなく愛する中年マンモリ乗り。自称ツーリスト、この自転車もレーサーではなく旅の機材のひとつ

現在
**30カ月め
第10回**

SAMSON / ILLUSION

サムソンのビルダー、原田徹朗氏は根っからのカンパニョーロ好きで、フレームは基本的にカンパニョーロ装着を前提にデザインされているという。装着すると、やはりしっくりとくる。ボリュームアップした新メカだが、スタンダードサイズのスチールフレームでも見ための相性は悪くない。ヘタにグレーなどに着色してない、アルミ地のアノダイズ処理だからだろう。スチールに4アームも悪くないと初めて思った。

さっそくロングライドで乗ってみた。前後メカなどポテンツァのパーツは、コーラス以上のグループセットと同じデザインだ。なので、進化した最前線のカンパニョーロの性能が体感できるはず。今回の感想は、以前サムソンに装着していたアテナとの比較だ。まず変速は、格段にスムーズになった。以前の「ガチャ」という変速が「カチ」に進化した。ブレーキは、前モデルの継続だが、以前より引きが軽く、制動力もアップした感じ

サムソンは九州なので組付けは今野製作所・ケルビムの廣田圭吾メカニックにお願い。銀ポテンツァ組付けはすでに4回目とか

迫力あるデザインのクランク。アルミ製だとより際立つ。しかし造形的にすぐれているので、スチールフレームに装着しても美観を損なわない

かなりクラシカルな当初の姿。改造で機材は速くなったが、巡航速度は変わってない

RENEWAL!

（組んだメカニックのおかげかもしれないが）。そしてクラングはすごいダイレクト感だ。スチールフレームの場合、ハンガーはウィップする。これに合わせるクランクセットは柔らかいものより剛性が高いもののほうがフレームの素材感が生きてくる。

結論。見てよし操作してよしのポテンツァだった。今後の鉄系ロードにセレクトされる代表的グループセットになるに違いない。

ポテンツァもサムソン（およびスチールロード）にばっちり似合うことが判明

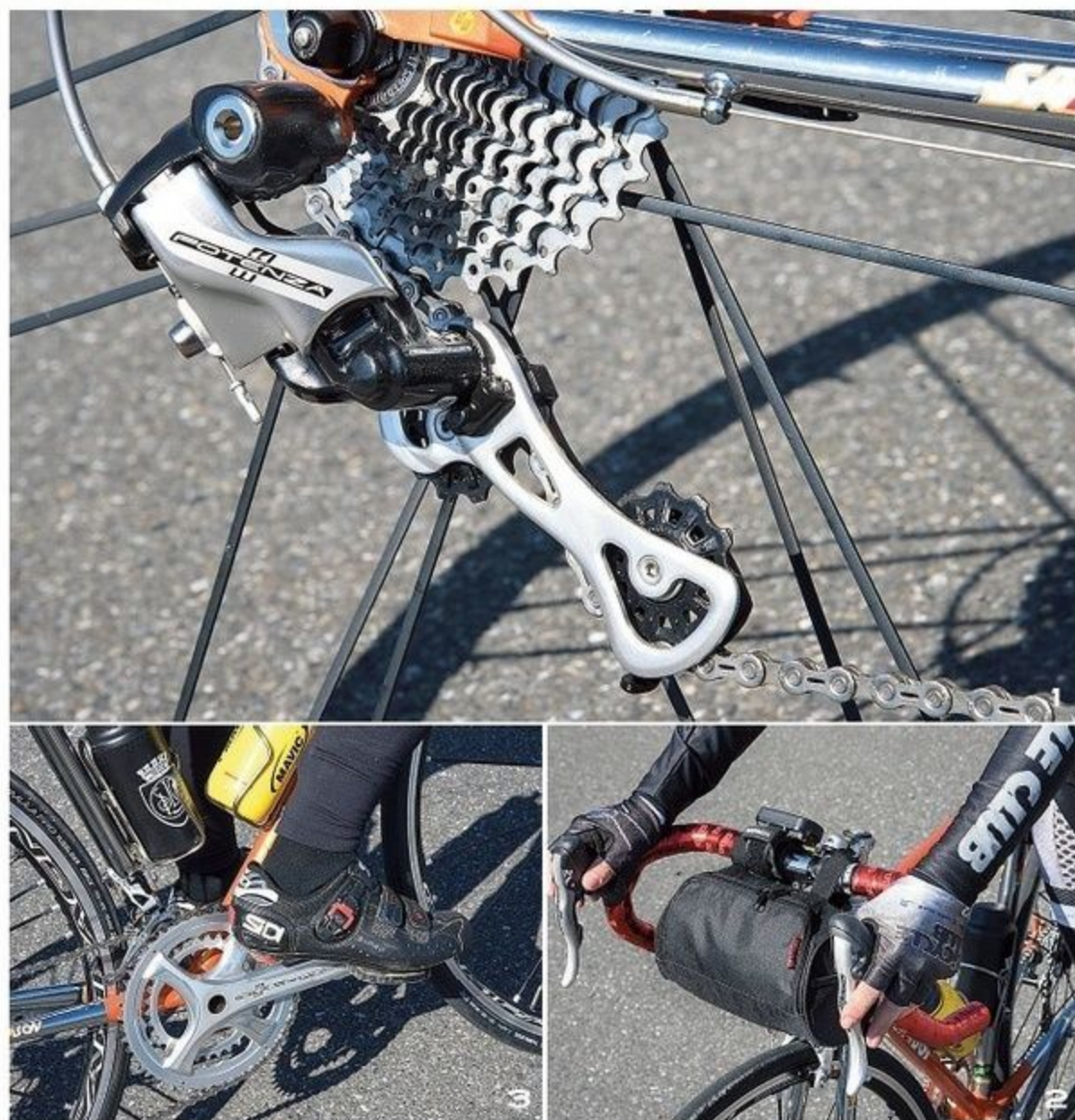
スムーズな変速と剛性感 より快適なバイクに

さっそくステーションライドでロングライド使用

80㎞のライドでテスト。変速性能はアテナより上がっていて、サクサクと変速する。以前のカンパニョーロのガチャという変速ではなくなった印象だ。クランクの剛性感も高くなり、鉄フレームとの相性もなかなか。ブレーキの引きも軽くストッピングパワーも増した感じだ。これはかなり気に入った！

基本的構造は、前モデルから引き継ぐブレーキ。よく見ると後ろのアーチは梨地仕上げになっており、ポテンツァ特有のデザインだ

ややら大ぶりなメカだが、デザインで引き締められており、精悍な印象だ。ミドルケージを使用。絶妙なケージ長で、長すぎて間延びした感じがない

DETAIL

1／34×32Tでも余裕あるミドルケージのメカ。デュラエースのケージもロング化した。ちょっと長めのケージがリアメカの標準的なルックスとなるのだろう　2／ひさびさに握り、カンパニョーロ製レバーのエルゴ的上質感を再確認。この細さ握りやすさが、やはり最上だ　3／剛性の高いクランク。おいらのパワーをムダなく推進力に変える。ウィップある鉄フレームとの相性もいい

この1台を徹底研究!

ハシケンの

ROADBIKE EXPLORER

Focus on one model

そのたたずまい、スプレーモ。イタリア語で至高、最高を意味する。そのエレガントなオーラは、イタリアデザインの結晶と言える。

ウーゴ・デ・ローザ氏。デローザの生みの親だ。幼少期からフレーム製作に携わってきた氏は、1953年にデローザを創業。以来、決して大きくはない自転車工房で、伝統を守りながら、個性の強い数々の名作を世に送り出してきた。伝統のイタリアンブランドは、アメリカンブランドにはまねができないエレガントさを有している。

そのエレガンスの最高傑作が、SKピニンファリーナだ。フェラーリ、マセラッティ、プジョーをはじめとする自動車のデザインなどを手がける世界的なイタリアデザイン集団「ピニンファリーナ」と、デローザがコラボして生み出された最新モデルだ。

モデル名のSKは、デローザのピュアレーシングモデル「スーパーキング」から取られたことはいうまでもなく、その特徴を随所に継承している。

今月のエスクプローラーでは、高いエアロダイナミクスと、伝統のホリゾンタルフレームが奏でる高性能をたたえるフラッグシップモデルを堪能したい。

Impression rider

ハシケン

スポーツライター。国内外のレースやロングライドイベントを数多く経験。2016シーズンは、Mt.富士ヒルクライム一般クラス優勝、乗鞍ヒルクライム59分38秒。オーストラリアで開催されたUCIグランフォンド世界大会に出場。身長171㎝、体重63㎏。脚質はパワー系クライマー。

Specification

フレーム価格:34万8000円(税抜)

フレーム:60T/40T/30T/24Tフルカーボン(990g)
フォーク:60T/40T/30T/24Tフルカーボン(400g)
コンポーネント:カンパニョーロ コーラスEPS
ホイール:カンパニョーロ ボーラワン クリンチャー
タイヤ:ミシュラン パワー コンペティション(25C)
サイズ:46、48、50、52、54、56
カラー:ブルーブラックグロッシー、レッドフォーコグロッシー、ホワイトブラックグロッシー他(全5色展開)
完成車実測重量:7.34㎏(52㎝サイズ・ペダルレス)

SK pininfarina
DE ROSA
デローザ／エスケー　ピニンファリーナ

スポーツバイクジャーナリストのハシケンによる100kmインプレッション連載。
気になる最新モデル1台のテクノロジーはじめ、
徹底的に乗り込んだ先に見えてくる特長を捉えていく。

TEXT：ハシケン　PHOTO：小野口健太

気品のあるエアロフォルムに秘める ピュアレーサーとしての 確かな切れ味

100㎞徹底乗り込みインプレッション

実走派ライター・ハシケンが、デローザのレーシングスピリッツとイタリアンブランドのプライドが詰まったSKピニンファリーナを100㎞徹底インプレッション。

その芸術性の高い存在感に釘付けだ。クラシカルなホリゾンタルフレームに、エアロダイナミクスを追求した縦にボリュームのあるダウンチューブとシートチューブ。そして刻まれる「SK pininfarina」の名。艶やかなブルーに染められた塗装の美しさは、サドルにまたがる前から乗り手を魅了する。

今月は、エレガントさとエアロダイナミクスを持ち合わせるデローザのフラッグシッププロードとともに、秋の房総半島を駆け抜けた。

有機的でダイナミックなフォルムが目立つ一方で、内に秘める剛性レベルや反応性は、その存在感に負けない性能を有しているのだろうか。いつもどおり、一定のペダリングで高速域へとスピードを乗せていく。シッティングで時速47kmほどまで上げたところで巡行へと入った。

ペダリング剛性は適度で、フレーム全体に引っ張られることなく、スムーズにスピードを上げていける。想像以上に伸びがいい。また、低重心を確保しやすく、バイクがふらつくことはない。ムダな挙動がなく、直進安定性の高さを確認できた。

1時間ほど走り、ある程度身体とバイクがなじんできたタイミングで、急加速を繰り返し反応性を確かめる。縦剛性を高めたエアロロードにありがちな跳ね返るような突き上げは少ない。そのため、リアが暴れることがなく、誰にでも扱いやすいバイクだと言えそうだ。

注目は、短めに設計されたリアのチェーンステーとシートステーだ。前作のスーパーキングの特長を継ぐコンパクト設計が、軽量フレームから引き出す俊敏さとは異なる切れ味を生み出している。一定のテンポで刻むようなヒルクライムや、緩斜面での加速を必要とするシーンで発揮するもたつきのない加速感は、いい意味でエアロロードらしくない。

今回のライド後半は、起伏に富んだ連続するアップダウンを低速域でクルージング。50㎜リムハイトの至宝であるボーラワンを履いていることもあるが、時速20㎞中盤のサイクリングペースでも、空気の抜けのよさを堪能。なお、リアホイールに沿って設計されたシートチューブ形状など、SKにはロングライドでもレースシーンでも、つねにディープリムホイールがベストマッチだ。

さて、フロントフォークに目を移せば、こだわりを感じさせる曲線的な形状が気になる。薄いブレード形状になっており、空力性能を意識した設計であることは一目瞭然。さらに、ダウンヒルやコーナリングでは、路面をしっかりとつかむ能力に長けている。路面情報を把握しやすく、長い下り坂でも安心したダウンヒルを約束してくれた。

約4時間をかけた100㎞の走行を終えて、バイク全体の振動吸収性は平均的だと感じたが、縦剛性が過剰でないため、長時間のレースやロングライドでも疲労を溜め込む心配はなさそうだ。

所有欲を大いにくすぐる見た目だけではなく、走りも品のあるライディングを楽しめるエレガントなレーシングバイク。SKピニンファリーナはそんな特長を持っている。

テクノロジー詳細!

DE ROSA SK pininfarina

デローザ／エスケー　ピニンファリーナ

ホリゾンタル設計と流線的なエアロフォルムをまとった「SKピニンファリーナ」。
テローザの伝統とピニンファリーナのアイデアを融合させた
エアロダイナミクス技術の詳細に迫る。

スーパーキングの設計思想を継承し ピニンファリーナと共同開発

トップチューブには、ピニンファリーナのシグネチャーが刻印。大胆にエアロダイナミクスを意識したシートチューブには、先代のスーパーキングの後継モデルであることを暗示する「SK」のモデル名が入る。空力性能を追求したSKの美しい造形は、イタリアの工業デザインの誇りだ

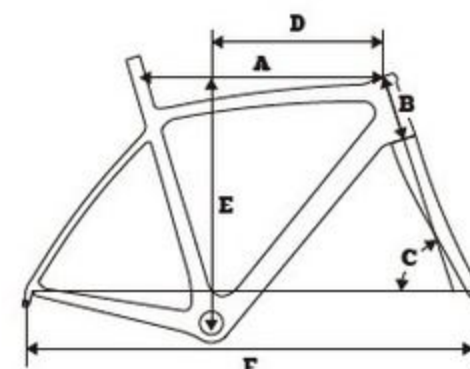
剛性と空力を高めた ハイセンスなエアロフォーク

左右フォークのセンターにエッジを利かせ、トップから先端にかけては湾曲させた特長的なフロントフォーク。前方からはエアロダイナミクスを追求し、ブレードタイプに仕上がっている。ダイレクトマウントブレーキ専用設計で、制動力も高める

スタイリッシュさを追求した ヘッドチューブまわり

上1 1/8＋下1 1/4の異型ヘッドチューブを採用し、ステアリング性能を高める。シフトケーブル類を通さずに、スタイリッシュなヘッドチューブまわりを実現。デローザのアイコンが存在感を増している

[GEOMETRY]

- A トップチューブ長
- B ヘッドチューブ長
- C ヘッド角
- D フレームリーチ
- E スタックハイト
- F ホイールベース

	A	B	C	D	E	F
46	503	82	70.7°	369	478	955
48	516	100	70.9°	374	496	964
50	528	118	71.2°	379	514	975
52	541	136	71.4°	384	532	978
54	553	148	72.7°	389	550	984
58	567	166	72.9°	394	568	986

エアロテクノロジーを投入した デローザ初の本格エアロロード

ピニンファリーナが開発に携わり、設計からデザインまでデローザと共同開発。エアロダイナミクスとエレガントをコンセプトに掲げ、デローザの長年の経験に加え、ピニンファリーナが持つ風洞実験室での研究開発を重ねて誕生した。翼断面を切り落としたような最新のエアロチューブ形状を採用するなど、デローザ初の本格的なエアロロードへと舵を切った。

そして、フレーム設計をゼロベースから見直し、カーボン素材には、60トン、40トン、30トン、24トンの弾性率の異なる4つのカーボンシートを適材適所で貼り付けモールド成型。

エアロダイナミクスを追求した結果の機能美はもちろん、デザインや配色もさすが世界的デザイン集団が手がけただけあり秀逸だ。

専用の翼断面シートポストは臼式タイプで固定し、防水用の専用ラバーでカバーする。水平のトップチューブから独特のシートチューブにかけた美観を失わない設計だ

デザインと機能を高次元で融合した SKのハイライト

point 04

先代のスーパーキングから継承されるコンパクトなシートバック設計は、高い反応性を引き出す。また、大胆にシートステイとホイールラインを埋めたシートチューブ形状は、ホイールの空気の抜けを高める。一方で、リアブレーキは、あえてBB下へと移さず、オーソドックスにシートステーへダイレクトマウント。制動力とメンテナンス性を優先したと考えられる

point 06

BB386で 美しく剛性を高める

シェル幅38.6㎜のBB386を採用。シェル幅を拡張しボリュームを出すことで剛性を高める。BB386は汎用性が高く、見た目もスタイリッシュに仕上げることができるメリットもある

point 05

扁平形状ダウンチューブで空力性能を高める

わかりやすくデローザのロゴが入ったダウンチューブは、空力性能に優れる六角形を縦に扁平させたチューブ形状を採用。抵抗を受ける背面側はやや丸みを持たせ、上辺は翼断面の後縁を切り落としたような形状とする。ヘッドチューブからBBへとボリュームを出してつなぎ、パワー伝達性を高める狙いがある

point 07

ケーブルの露出を 最小限に抑える

チェーンステーは、リアエンドにかけて弧を描く。内装式のシフトケーブルは、チェーンステーに挿入口が設けられている

新旧モデル徹底比較
DE ROSA SK pininfarina

長らくデローザの旗艦モデルとして君臨したスーパーキング。それに代わるニューモデルとして登場した「SKピニンファリーナ」。
それぞれの特長を比較しながらデローザの進化をたどる。

らしさを継承しながらアグレッシブさを追求

デローザ初の本格的エアロロード「SKピニンファリーナ」は、まったく新しく生まれ変わった。前作「スーパーキング」の特長であったホリゾンタル設計や短めのリアセンターは、今作にも採用され、俊敏な加速性能を継承する。

一方で、フレームはピンニファリーナのエアロダイナミクス技術を駆使して再設計。ホイールラインに這わせたシートチューブ形状はじめ、前面投影面積の最小化と横風にも強いチューブ形状など、エアロロード化を一気に推し進めてきた。

さらに、4種類のカーボンシートを採用し、剛性・強度・快適性を最適化することで、前作のスーパーキングからも15%も軽量化を実現。なお、フレーム重量の参考値としては、フレーム990g、フォーク400gだ。ボリュームのあるエアロロードとして優秀な数値と言える。

どことなく強靭さが印象的であった前作のスーパーキングから、今作は、エレガントさを醸し出す最新のエアロロードへと進化を遂げている。

2014 model

DE ROSA SUPER KING E

Detail

スーパーキングではシェル横幅865㎜のBB86を採用。SKピニンファリーナではシェル外径が一まわり大きいBB386に変更。どちらもカンパニョーロクランクとの相性を意識した採用だ

細身のストレート形状のシートステーを特長とするオーソドックスなシートバック。また、ノーマルキャリパーブレーキを採用。SKピニンファリーナほど空力性能を意識した作りではない

2017 model

DE ROSA SK pininfarina

SECOND GRADE

デローザのパッションを感じられるフルカーボンモデル

DE ROSA NICK

デローザ　ニック

**デローザのコンプリートバイクとして、ミドルからエントリーユーザー向けにリリースされたニック。
創始者のウーゴ・デ・ローザ氏の孫の名を冠したモデルをインプレッションする。**

Specification

完成車価格：32万9000円（税抜）

フレーム：24T、30Tカーボン（1000g）
フォーク：24T、30Tカーボン（400g）
コンポーネント：シマノ 105
ホイール：シマノ WH-RS11
タイヤ：ヴィットリア・ルビノプロ（23C）
サイズ：46SL、48SL、50SL、52SL、54.5SL
カラー：ブラックブルーレッド、グロッシーブラックグリーングロッシー他（全4色展開）
完成車実測重量：8.3kg
（52㎝サイズ・ペダルレス）

Detail

1／上1 1／8・下1 1／2径のテーパードヘッドチューブを採用。ヘッド剛性を高め、あらゆるシーンで挙動の安定に貢献　2／丸みを帯びた四角断面のダウンチューブは、上品さを持ち合わせながら剛性を高める。ダウンチューブ裏側のロゴデザインも映える　3／見ためもスタイリッシュなBB386を採用し剛性を確保

満たされる所有欲と申し分のない走りがロードの世界観を広げていく

金属フレームのビルダーであるニコラス・デ・ローザ氏の愛称であるニックをモデル名に冠して、デローザの伝統を引き継ぐモデルだ。

素材に3Kカーボンを使用し、一体型のモノコック製法を用いて製造。フレーム形状は、剛性を高めるボリュームを出した四角断面のダウンチューブ、BB836を採用するなど、オーソドックスな印象だ。

素材が路面からの振動を緩和しながら、剛性感に不足を感じることはなく、シーンを選ばずに満足度の高いパフォーマンスを発揮してくれた。エントリーユーザーでも少し背伸びをすれば手が届くプライスタグを掲げるが、細部まで手抜きがない点も高評価だ。グラフィックで使用するカラーの数を増やし、情熱あふれる若々しい華やかなデザインに仕上がっている。

結論

深みのあるエレガントなたたずまい その走りはレーシングスピリットを刺激

先代のスーパーキングのテクノロジーを継承しながら、本格的なエアロロードへと生まれ変わった「SKピニンファリーナ」。最新のエアロロードが並ぶ現在のロード市場における存在価値を見極める。

ピニンファリーナとデローザのタッグは、反則だったのかもしれない。それほど、イタリアを代表する精鋭たちが生み出したエアロロードは、どこか深みのあるエレガントさに満ちあふれている。それは、近年、雨後の筍のごとく登場する無機質なエアロロードとは世界観を明らかに異にする。

今作も、伝統を重んじるデローザの"らしさ"が失われることはなかった。とくに、ホリゾンタルフレームを採用したエアロロードの美しさを再認識できたことは、それだけでうれしい出会いだ。

その伝統の上に、積極的に最新のエアロダイナミクス技術を融合してみせた。おそらく、技術者たちも大きなチャレンジであったに違いないが、結果、SKピニンファリーナは、長年のデローザファンも、最先端を好む新たなファンをも惹きつける一台となった。

洗練されたエレガントなたたずまいだが、その走りは、レーシングスピリットを刺激するには十分だ。もたもたしない俊敏な運動性能や、ヒルクライム時のバイクの振りやすさは、ビジュアルだけからは読みとれない。軽やかで直進安定性に優れるので、クリテリウムなどよりも、ロードレースやロングライドをメインフィールドに活躍してくれるはずだ。

デローザといえば、一昔前までは高嶺の花であった。しかし、現在では、ユーザーフレンドリーな価格でリリースされるようになり、SKピニンファリーナでさえ、フレームセットで34万円台と、値ごろ感がある。それでいて、手抜きのない、この高級感あふれるオーラをまとう。これは食指が動いても不思議ではないだろう。

OTHER LINE-UP

ニック
23万円（フレームセット／税抜）

T300とT800カーボン素材をブレンドし、レーシングスペックを搭載したフルカーボンレーシングモデル。シマノ105でアッセンブルし、エントリーロードとして、高い完成度を実現したニック。完成車は全4色展開。写真のイタリアグロッシーカラーはフレームセット販売

SKピニンファリーナ・H2スピード
完成車198万円（税抜）

ピニンファリーナが生んだ次世代のF1マシンである「H2スピード」をイメージさせる「SKピニンファリーナHSスピード」。SKピニンファリーナのレースイメージを牽引するモデルだ。NIPPO・ヴィーニファンティーニのエースであるダミアーノ・クネゴが操り、ジロ・デ・イタリアで活躍した

SKピニンファリーナ・ラグジュアリー
完成車198万円（税抜）

レーシングとラグジュアリーの相反する二面性。そのうち、ラグジュアリーな「静」を抽出して作り上げた完成車「SKピニンファリーナ・ラグジュアリー」。スーパーレコードEPS V3とピニンファリーナオリジナルデザインのボーラウルトラ80㎜でアッセンブル。専用バイクケースも付属

BCスタッフが生インプレ!

Test me

NEW ITEM IMPRESSION

SHIMANO

RC9

シマノ初のボアクロージャーシステムを採用した新フラッグシップ

4万5000円(税抜)
問：シマノ自転車お客様相談窓口　ナビダイヤル 0570-031961　www.shimano.co.jp
●サイズ：36〜38/39〜43(ハーフサイズあり)/44〜48(36/37/47/48は受注生産)　●重量：243g(サイズ42)
●カラー：ブルー/ホワイト/イエロー　●付属品：S-ファイアトールソックス

シマノシューズに新しくラインナップされたRC9は、前モデルのSH・R321をベースに開発されたフラッグシップだ。過酷なレースを走るプロライダーの意見をフィードバックし、さらに高い快適性、フィット感、耐久性、軽さのバランスを追求している。

何が生まれ変わったのかといえば、すべて、というのがふさわしいかもしれない。足型に沿った透き間のない靴底、カカト、つま先設計をした一体構造のサラウンドアッパーや、アーチ後方のねじれを抑制する湾曲したヒールカップ、アッパーからアウトソールまで最適化されたエアフローなど、パワー伝達効率を最大限にしながらも、すぐれた快適性を両立しているのが最大の特徴だ。

そして、よく知るユーザーなら見逃せないのが、シマノ初の採用となるボアクロージャーシステムだろう。最新のIP1ダイヤルは、左右ともに前方（つま先方向）回転で締め、後方（カカト方向）回転で緩める構造。こまかく刻まれたラチェットにより、フィッティングの微調整も容易だ。また、ダイヤルを上方に引き上げれば全解放もでき、とくに履く動作が断然しやすくなっている。

RC9はこのボア・IP1ダイヤルを2つ搭載し、甲全体を大きく包み込むようにホールドすることで、熱成型によるカスタムフィットがいらなくなるほど高いフィット感を実現した（カスタムフィットはオプションで併用可能）。同梱のインソールも新デザインとなり、付属する土踏まず部分のパッドを2種類から選択できる。

長距離レースでのペダリング効率を極めた最高峰スペックだが、今回はミドルユーザーにとっての使い心地はどんなものか、という観点でテストしてみた。ジャパンブランドの新たなる頂点を、いざ体感してみよう。

ラウンドしたヒールカップがカカトをしっかりと安定させる。ヒールパッドは交換可能だ

洗練されたハイスペック!

IP1ダイヤルから伸びるケーブルは、2つのルーティングを選ぶことで締め付け感を調整可能。大きなパターンのアッパーが甲全体を包み込む

アウターソールも新構造となり、スタックハイトは3・2㎜と低めの設計。ペダリングのダイレクト感がさらに増した

標準装備のインソールは、2種類のパッドを選択可能。土踏まず部分のアーチを調整し、高いフィッティングができる

RIDER'S PROFILE

西山

そろそろビンディングシューズを新調したいと考えている、自転車歴30年のロングライド派編集部員。レースはしないが「ラクに走れる」機材には目がない。最高峰のレーススペックよりも、じつは人生初のボアダイヤルに期待している

RIDER'S IMPRESSION

足とシューズが一体化したような、みごとな履き心地

これまでのシマノシューズと比べ、外観からしてその違いは歴然だ。実際に履いてみると、シューズと足が一体化したような感覚で、まるで頑強になった足でそのままペダリングしているようだ。湾曲したアウトソールとインソールが足裏にピッタリとはまり、甲全体を覆うようなサラウンドラップアッパーがすぐれたフィット感を生み出すからだろう。

期待のボア・IP1は、締め付けも緩める動作もこまかく微調整できた。ソックスやむくみによる微妙なフィット感の変化にも、しっかりと対応する。また、ダイヤルを上方にパチンと引っ張るだけで簡単に全解放でき、脱ぐときのわずらわしさは一切ない。

そして、付属の専用ソックスは甲部分が厚手になっていて、アッパーの圧迫感を和らげてくれるスグレモノ。長時間ライドでも快適にペダリングできる、魅力的ディテールが満載のアイテムだ。

TEXT：西山貴之（本誌）　PHOTO：大星直輝

ALL-WINGS

ウイングサドル タイプF

東洋医学が生んだ新しいサドルのかたち

1万3200円（税抜）　問：石虎堂　www.sekkodo.com
●素材：座面／ナイロン、レール/スチール　●カラー：パールホワイト/メタルレッド/マットブラック
●重量：207g

ハヤブサの翼を連想させるような、斬新なフォルムのサドルが登場した。これまでは股間でまたがる形状だったため、局部圧迫による健康上のさまざまな支障が生まれ、サドル中央部を大胆に中抜きするなどの工夫がなされてきた。しかし、サドルがもたらす接点の痛みは個人差が大きく、サドル選びは難しい問題だった。

今回テストするのは、サドルにまたがるという概念からみごとに脱却したウイングサドルだ。湾曲したフラップのような異形状デザインで、坐骨と大腿部付け根の4点で支えながらライディングポジションを構築する。想像しがたいユニークな発想だが、これは台湾の東洋医学医師が提案する、安定した速度維持が可能な理想的ペダリングを実現できるうえ、局部にまったく干渉しない設計だ。

座面の素材は弾力と強度を兼ね備えた強化ナイロン製。大きさは300㎜×130㎜で、骨盤幅の違いに左右されないフリーサイズになっている。また、レールはスチール素材を採用するが、座面に開けられた肉抜き加工によって、207gという軽さを実現。カラーは選べる3色展開だ。

取り扱い先の石虎堂（せっこどう）では14泊15日間の試乗プログラム（往復送料3500円／税込）を設け、利用後にオンラインストアで購入すると、送料3500円が還元されるというううれしいサービスを実施。かなり奇抜なルックスだが、気になる人はぜひ試してみてほしい。

坐骨を座面後方に引っかけるようにして座るポジション。脚の可動域をジャマすることなく、一定の速度でスムーズにペダリングできる

硬質で弾力性と耐衝撃性にすぐれた強化ナイロンのフラップ形状ウイング。スチールレールの採用で、体重100kgまで使用できる。カラーはパールホワイト、マットブラック、メタルレッドの3色で、バイクに合わせてコーディネートできる

常識を破った斬新デザイン!

サドル前方が水平より10〜20度上向きになるようにセッティング。サドル高は通常より1㎝〜6㎝の範囲で下げて、ベストな位置を探っていく

RIDER'S PROFILE

管洋介

本誌プロカメラマンにして、ロード競技歴21年のベテランライダー。バイクの設計が世代交代していくなかで、フォームを変化させながら対応してきた。オールドスタイルからニューアイテムまで造詣が深い、オールラウンドスタイルがウリ

RIDER'S IMPRESSION

既成概念を覆すデザイン、乗って感じる合理性

ぶったまげた！という言葉が見事にハマるほど衝撃的な出合い。サドルとはこうあるものだという概念は崩壊し、ポジショニングも含め、新たな感覚が目覚めたことはいうまでもない。

今回のテストでは、シートポストを4㎝下げた。これまでは恥骨を軸に骨盤の前傾角を決めていたが、モモの付け根の接点からフォームを作り出すように変わった。気付いたのは、ヒザをまっすぐ落とす動作がより自然にできるということ。これまで骨盤の中心部を起点に股関節を動かしていたため、足が暴れやすかったのだが、脚の上下動がしやすくなり、それがすっかり解消された。これは単純にペダリングが簡単にできるようになるということだろう。弱点は前後位置のスライドがほぼできないことだが、アップライトポジションでのロングツーリングや、局部圧迫に悩む人にはかなり効果があるとみた。

GARMIN

バリアJビジョン

アイウエアに走行データを表示できるディスプレイ

4万9800円(税抜)
問：いいよねっと　www.iiyo.net
●サイズ：60.0×19.7×19.8㎜　●モニター解像度：428×240ピクセル　●稼働時間：約7時間　●防水性能：IPX7(日常生活防水)
●重量：約29.7g

いまやGPSデバイスは、トレーニングやサイクリングのときに欠かせないアイテムだ。だが、さまざまな状況を知らせてくれる一方、走行中に視線を画面へ落とすことになり、安全走行に影響を及ぼすものでもあった。

こうした視線の移動を最小限にとどめ、安全な走行と情報のすばやい獲得の両立を可能にしたのが「H.U.D＝ヘッド・アップ・ディスプレイ」と呼ばれる、アイウエアにデバイス情報を投影するディスプレイ。インサイトディスプレイとも呼ばれ、数社から発売されているが、この秋、ついにガーミンが自社製デバイスとマッチングできる「バリアJビジョン」を発表。日本語対応モデルも登場した。

バリアJビジョンの最大の特徴は、本体にGPS機能を搭載せず、デバイスとの通信によって情報を提供する仕組み。これによって軽量化と充電池の持続性向上を実現した。装着はアイウエアにシリコンバンドで固定するだけという、いたって簡単な仕組み。本体のタッチパネルで操作でき、グローブをしたままでもすばやく画面を切り替えできる。

またディスプレイが360度回転するので、走行シーンや好みに合わせて、アイウエアの左右どちらにも装着できるのがポイント。エッジシリーズのナビゲーション機能も表示できるので、ロングライドの強い味方にもなる。はたして、気になる使い心地は？

ガーミン・エッジ520Jとのペアリングは、メニュー→設定→センサーを選択。バリアJビジョンと通信できていれば、アイウエアのアイコンが表示され、ディスプレイ上にペアリング完了のメッセージが表示される

視線の移動が少ないから安全

ディスプレイに表示できる情報は最大4項目。本体のタッチセンサーでスクロールするだけでなく、オートスクロールも選択が可能だ

86°F 1:33
高度 23
総上昇量 16↑
方角 NE
カロリー 205

87°F 1:32
0
先行距離 0.00
先行時間 _:_:_

77°F 7:25
44
AVG 32
MAX 52

84°F 8:02
スピード 28.8
距離
タイム
50 m 右折 道路

RIDER'S PROFILE

鈴木英之

ダート系の遊びを愛するフォトグラファーだが、10年ほど前からロードバイクもたしなんでいる。仕事柄？無類の新しいモノ＆ガジェット好きで「実験台」と称してしばしば散財。家族から白眼視されているが、今回のテストにも即とびついた

RIDER'S IMPRESSION

視線の移動が少ないおかげで別格の安心感

ロードバイク向けアイウエアに装着できるディスプレイは未体験だったが、非装着時とどれだけ視界が違うのか、どれだけ見やすいかが気になっていた。

ペアリングはじつに簡単で、開封してからものの数分で走り出せるが、520Jのトレーニング情報を転送するのではなく、バリアJビジョン専用のトレーニングページを設定する必要がある。愛用のオークリー・レーダーEVでテストしたところ、30gという重さは気にならず、景色のなかに画面が浮かび上がっているような印象。焦点を合わせるのに若干慣れが必要かもしれないが、景色を見るうえでジャマになることはなく、視線を動かさずに520Jの情報が読み取れ、眼の疲労軽減にも有効と感じた。

荒れた路面でも大きくブレることなく目視でき、バリアJビジョンがズレてしまうこともなかったのが好印象。通勤やツーリングでも使いたくなる。

TEXT：鈴木英之　PHOTO：猪俣健一／鈴木英之

TIMBUK2

ショウダウン ラップトップ バックパック

収納力が高い街乗りにベストなニューバッグ

1万2420円(税込)
問：ゼット https://timbuk2.jp
●素材：900デニールポリエステルHD ●サイズ：41.5×28×15㎝ ●容量：22ℓ ●重量：0.85kg ●カラー：全7色

ロードバイクの前傾ポジションでもフィットするデザインで、走行中のストレスがない。1サイズ展開だが、幅広いライダーに合うだろう

街乗りでロードバイクに乗るとき、バックパックに求めるのは高い収納力と背負いやすさだ。書類や着替えを入れたり、トラブルに備えて携帯工具やチューブ、カギ、ときには防寒着なども収納しなくてはならない。また、ストップ&ゴーの繰り返しとなるシティライドにおいて、身体にフィットし、かつズレないことが重要だ。

ティンバックツーといえば、メッセンジャーバッグのパイオニアだが、いまや総合バッグブランドとして成長し、シーンに応じて数十種類のバッグを展開している。今回テストしたのは、収納力が高く、かつ荷物の出し入れもしやすいラップトップバックパックだ。

外側に3つのポケットを備え、メイン部分はA4ファイルや15インチPCまで収納可能。PC用にスペースが分かれているため、ほかの荷物とぶつかる心配がないのがうれしい。また、左側にボトル用ポケット、右下にU字ロックの収納フックを備え、背中がムレないようにエアメッシュベンチレーテッド背面パネルを採用した。

防水性能はないが、頑丈な900デニールポリエステルHD素材で、短時間の軽い雨なら問題なし。通勤ライドの強い味方になる。

1／黄色いファスナー側がPCの収納スペース。内側はフリース素材で、キズもつきにくい 2／ムレを効果的に排出するエアメッシュベンチレーテッド背面パネル 3／ショルダーにはティンバックツーおなじみの栓抜きが付属 4／もうひとつのメイン収納部は、大きく開口するので出し入れも容易。ペンや小物を整理できるジッパー付きオーガナイザーを備える

日常で活躍する機能派バッグ

RIDER'S PROFILE

トモヒロ

ゆるい短距離（ただの街乗り）が好きな、元メッセンジャーの本誌編集部員。一時期はメッセンジャーバッグ一筋だったが、ここ数年は肩への負担が少ないバックパックで通勤中。収納力主義の、思いついた荷物はとりあえず持っていきたい派

RIDER'S IMPRESSION

これひとつで十分!と思わせる収納力

PCやアイパッドなど、収納時に気を付けたいものをしっかりと分け、一方ではさまざまな荷物を収納できるマルチなスペースを確保したショウダウン。外ポケットの内側にもフリース素材を採用し、スマホやデジカメを入れるなど、スタイルに合わせた使い方ができるのがポイントだ。また、荷物が少ないときにはボトム部のコンプレッションストラップを締めることで、容量を調節可能。ストラップ先端のリフレクターや、グローブでもつかみやすいファスナーグリップも、サイクリストにとってありがたい機能といえる。

背負ってみると、荷物の重さを感じずじつに快適。バッグが背中の上にポンと乗るような感覚で、身体によくフィットし、ダンシングやこまかな荷重移動もしやすかった。コスパも高く、通勤から街乗りまで、日常のライディングをほぼカバーできる。

 TEXT：友廣睦 PHOTO：大星直輝

物欲をシゲキする新製品たち

今月は限定モデルの完成車やフレームが盛りだくさん！
激レアな逸品をチェック！
さらに寒さも本格化する季節、高機能な冬用ジャケットの準備はおすみですか？

TEXT：浜田幸紀（本誌）

別府やカンチェラーラも乗ったモデル！

TREK

問：トレック・ジャパン　www.trekbikes.com

マドン 9 シリーズ フレームセット
ジャパンカップ限定カラー
67万円（フレームセット／税込）

ジャパンカップ2016に参戦したトレック・セガフレードチームが使用したスペシャルペイントのマドンとエモンダを20本限定販売。トレックが推奨する「ABCセーフティーキャンペーン」の一環として、より被視認性の高いビジビリティーイエローのフレームにチームロゴが入ったものとなっている。これを逃がすと二度と手に入らないレアフレームだ。

●フレーム素材：カーボン　●フォーク素材：カーボン　●フレームサイズ（付属ハンドル＆ステム長）：50（400㎜&90㎜）、52（400㎜&90㎜）、54（420㎜&90㎜）　㎜　●付属：一体型ステム／ハンドルバー、シートポスト、前後ブレーキキャリパー　●限定20本、日本限定販売

エモンダ SLR フレームセット
ジャパンカップ 限定カラー
63万円（フレームセット／税込）

●フレーム素材：カーボン　●フォーク素材：カーボン　●サイズ：50、52、54㎜　●カラー：マドンと同様　●付属品：シートマストキャップ　●限定20本、日本限定販売

※上記商品は限定となるが、トレックのカスタムオーダープログラム「プロジェクト ワン」であれば、チームロゴなしの同色カラー選択は可能となっている

限定スーパーシックス エボとNEWキャード12

CANNONDALE

問：キャノンデールジャパン
www.cannondale.com

スーパーシックス エボ ハイモッド
リミテッドエディション チームレプリカ
50万9259円（完成車／税抜）

ダビデ・ビッレッラ選手の2016ジャパンカップロードレース優勝を記念して、チームバイクのフレームカラーとグラフィックを用いた限定モデルを発売。その高い性能はジャパンカップ優勝で証明済み。あざやかなグリーンが最速を目指す。

●フレーム素材：カーボン　●コンポ：シマノ・アルテグラ　●ホイール：マヴィック・アクシウム エリート　●サイズ：48、50、52、54㎜　●カラー：チームレプリカ

スーパーシックス エボ ハイモッド
リミテッドエディション バルカングリーン
50万9259円（完成車／税抜）

ジャパンカップ優勝を記念したもうひとつの特別仕様車。独特のオーラを放つデザインで「バルカングリーン」という深みのあるグリーンが特徴。コンポ仕様はチームレプリカと同様。

●フレーム素材：カーボン　●コンポ：シマノ・アルテグラ　●ホイール：マヴィック・アクシウム エリート　●サイズ：48、50、52、54㎜　●カラー：バルカングリーン

キャード12
19万円（105完成車／税抜）、19万円（ウィメンズディスク完成車／税抜）、15万円（フレームセット／税抜）

「カーボンキラー」と呼ばれる傑作アルミモデルが一部サイズで新ジオメトリーを採用し、カラーも追加。105装備の完成車も買い安くなった。さらに女性版のディスク仕様も登場し、より多くのユーザーに対応できる展開となった。フレームセットでの販売もあり。

●フレーム素材：アルミ　●フォーク素材：カーボン　●サイズ：44、48、50、52、54、56、58㎜（新ジオメトリー採用は44～52）　●フレーム重量：1100g以下

気分は世界王者！ ペテル・サガンの記念モデル

SPECIALIZED

問：スペシャライズド・ジャパン
www.specialized.com

Sワークス ヴェンジ ヴァイアス ディスク サガン エディション

50万円（フレームセット／税抜）

ペテル・サガンの世界選手権2連覇を祝う国内限定販売のディスク仕様のエアロフレームセット。24セットのみの超限定数。入荷や製品の詳細は、近くのスペシャライズド正規取扱店へ。

●フレーム素材：カーボン ●フォーク素材：カーボン
●カラー：アルカンシェル ●国内限定24セット

2つのセカンドグレードを同時リリース

WALKRIDE

問：ウォークライド
http://walkride.jp

WR2AR

19万8000円（フレームセット／税抜）、31万8000円（105完成車／税抜／組み立て工賃込）

あらゆるタイプのレースに対応するオールラウンドレーサー。適度な剛性やハンドリング特性は、これから本格的にレース参加を目指すライダーにもお薦め。

●フレーム素材：カーボン ●サイズ：460、500、520、540、560、580㎜ ●カラー：ホワイト/グリーン ●完成車組み立てを自分で行う場合は－2万円

WR2GF

22万5000円（フレームセット/税抜）、34万5000円（105完成車／税抜／組み立て工賃込）

T1000カーボンをメインに使用した、踏み出しの軽さが際立つ軽量バイク。ロングライドやヒルクライムに最適で、タイヤは28Cにも対応する。

●フレーム素材：カーボン ●サイズ：500、520、540㎜ ●カラー：グロスカーボン ●完成車組み立てを自分で行う場合は－2万円

アルミのホリゾンタルフレーム

AVEDIO

問：エヴァディオ
http://avedio.net

バッカス SL

23万8000円（105完成車／税抜）
13万8000円（フレームセット／税抜）

「勝てるアルミフレーム」の先駆けといえるモデル。高い剛性とマイルドな乗り味をうまくミックスしている。また溶接痕を研磨することでその美しさもほかのアルミモデルと一線を画す。強さと美しさを兼ね備えた逸品。

●フレーム素材：アルミ ●フォーク素材：カーボン ●サイズ：410、440、470、500、530、560㎜ ●カラー：マットブラック、イエロー、ホワイト ●重量：N.A.

ハイコスパなシクロクロスフレーム

CENTURION

問：マルイ
http://centurion-bikes.jp

クロスファイヤ カーボン チーム フレームキット
19万円(フレームセット／税抜)

ディスクブレーキ対応のシクロクロス用カーボンモデル。フレームキットでの販売は今期から。20万円を下まわる価格ながらレースからロングライドまで幅広く使える。

●フレーム素材：カーボン　●フォーク素材：カーボン　●サイズ：50、53㎝　●カラー：マット カーボン　●重量：1.9kg

エラストマーで快適性UP

SCHWINN

問：マルイ
www.schwinn-jpn.com

ヴァンテージ RX1
21万5000円(完成車／税抜)

ディスクロードとしては新発売となるヴァンテージシリーズのトップエンド。アルミフレームながらシート集合部の「SRT」エラストマーにより振動を吸収し、快適性を高めている。

●フレーム素材：アルミ　●コンポ：スラム・ライバル　●サイズ：48、51㎝　●重量：10.7kg

ドイツの大ブランド、キューブのフラッグシップ

CUBE

問：塩野自転車
http://shionosport.co.jp

ライトニング C:68 SL チーム ワンティ
83万2000円(完成車／税抜)

ドイツの巨大ブランドブランド、キューブのフラッグシップ。最新技術を施したC:68カーボンと、独自のアドバンスドツインモールド製造技術により、超軽量と高剛性を両立するピュアレーシングバイクとなっている。

●素材：カーボン　●コンポ：シマノ・デュラエースDi2　●ホイール：フルクラム・レーシング44エアロ　●サイズ：50、52、54、56、58、60、62㎝　●カラー：チーム ワンティ　●重量：7.1kg

破格のカーボンフレーム

DEDACCIAI STRADA

問：インターマックス
www.intermax.co.jp

ヴェルティージネ
16万9000円
(フレームセット／税抜)

東レカーボンを使用しつつも低価格なハイコストパフォーマンスフレーム。振動吸収性、エアロダイナミクスの両立をはかったデザインを取り入れるなどイタリアンブランドのエッセンスを随所に感じさせる。

●フレーム素材：カーボン　●フォーク素材：カーボン　●サイズ：XS、S、M、L　●カラー：レッド、ブラック　●重量：980g

ビューラSLの弟分

NEYLPRYDE

問：ジオライドジャパン
www.georide-japan.co.jp

ビューラ
42万9800円(アルテグラ完成車／税抜)、29万9800円(105完成車／税抜)
25万9800円(フレームセット／税抜)

最軽量モデルであるビューラSLの弟分。100%東レカーボンを使用し、ビューラSLと同等の剛性を確保しつつ、最低限の重量増におさめている。

●フレーム素材：カーボン　●フォーク素材：カーボン　●サイズ：XS、S、M、L、XL　●カラー：全3色（仕様により異なる）　●重量：950g（L）

ROCKBIKES

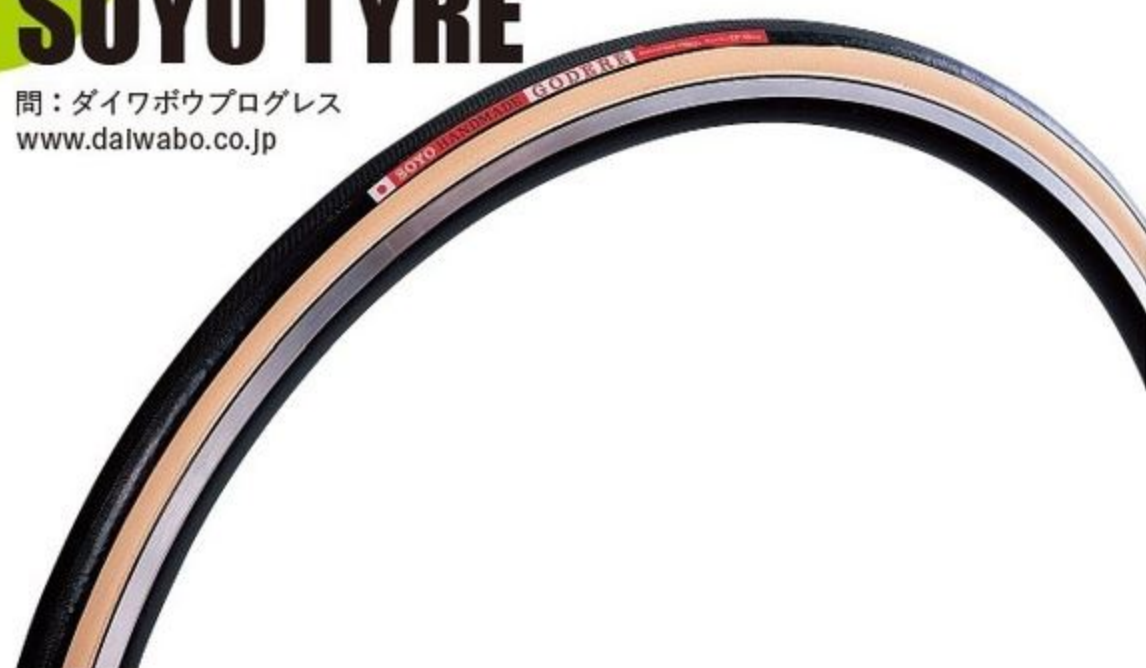
問：NYC
http://rockbikes.jp

エンヴィ
12万5000円(完成車／税抜)

クロモリチューブを使用しているアーバンスタイルロードバイクの新色。クロモリならではのソフトな乗り心地と鋭い加速が特徴。新色は光が当たるとラメ感が際立つ。

●フレーム素材：クロモリ　●コンポ：シマノ・ティアグラ　●サイズ：500、530、560㎜　●カラー：バーニッシュド バーガンディ　●重量：9.6㎏

SOYO TYRE

問：ダイワボウプログレス
www.daiwabo.co.jp

ゴデーレ
1万2000円(税抜)

スキンカラーの25Cチューブラータイヤ。シームレス構造でしなやかな乗り味であるとともに、耐パンクブレーカー採用で耐久性も高い。

●サイズ：28"×25C　●カラー：スキン　●チューブ：ブチル　●重量：270g

I LIVE

問：野口商会
www.noguchi-shokai.co.jp

和柄バーテープ
1600円(税抜)

他ブランドとは一線を画すデザインのバーテープ。日本の伝統的な文様をイメージした色合いでバイクに個性を与える。

●素材：ペットボトル再生繊維　●カラー：矢羽、トンボ、桜、唐草、毘沙門亀甲

CINELLI

問：ポディウム
http://podium.co.jp

マッシュ パララックス キャノタイプ バーテープ
6900円(税抜)

ピストブームの立役者「マッシュ」とチネリのコラボアイテム。さわやかな見ためながらクッション性とグリップに非常に優れた高級バーテープ。

●カラー：ホワイト／ブルー

BIKE'N ROLL

問：ユニコ
www.unico-jp.com

バイクンロール バーテープ
2000円(税抜)

優れたグリップ力に吸水性をプラスしたバーテープ。吸水性の高さが雨や汗による滑りを防ぐ。ストッパー付きで巻きやすい。

●素材：EVA ／ PU　●厚さ：3㎜　●カラー：ブラック、ホワイト、レッド　●付属品：エンドキャップ、エンドテープ、バーテープストッパー

SACRA

問：サクラサイクリング
http://sacra-cycling.com

シートハイトアジャスター
2万6800円(税込)

シートクランプの代わりにこのアジャスターを装着し、走りながらサドルの高さを変更できる、ロードアイテム用としては世界初のアイテム。ごくわずかな調整をも可能にし、煩雑なポジション出しの悩みを解決する。ガタが出にくい設計。

●対応サイズ：φ27.2㎜シートポスト、φ31.8㎜シートチューブ ●高さ調整幅：20㎜ ●重量：188g ●11月下旬発売

LEZYNE

問：ダイアテック
www.diatechproducts.com

マイクロ C GPS
1万8000円(税抜)

鮮明なカラースクリーンで見やすさを向上させた小型軽量なサイクルコンピューター。上位モデル「スーパー」と同様の機能を有し、サイズやバッテリー寿命が異なる。

●機能：GPS機能を使用したトラッキング、標高測定、パワーメーター、心拍計ほか多数 ●サイズ：W33.7×D47.9×H22.5㎜ ●重量：29g ●アンドロイド搭載スマホと連動

マイクロ GPS
1万4800円(税抜)

最先端の超小型GPSサイクルコンピューター。破格の価格設定ながら、アプリと連動させることで簡易的なナビシステムや、電話の通知なども可能になる。

●機能：GPS機能を使用したトラッキング、標高測定、パワーメーター、心拍計ほか多数 ●サイズ：W33.7×D47.9×H23㎜ ●重量：29g ●アンドロイド搭載スマホと連動

WICKWERKS

問：ゼータトレーディング
www.zetatrading.jp

ダブル用チェーンリング
1万9100円(110PCD／税抜)、2万円(110PCD-4ボルト／税抜)

とても使いやすい小さな組み合わせのダブル用チェーンリング。シクロクロスやジュニア用にオススメ。

●ダブル用41×33T

フィットリンク
3500円(税抜)

チェーンリングを小さくした際、フロントディレイラーの位置を下げるためのアイテム。同社のチェーンリングと組み合わせて使用する。

●アウターギヤ41Tまで対応

PAS NORMAL STUDIOS

問：サイクルキューブ
http://www.cyclecube.com

パスノーマルスタジオ ルーラー コレクション
2万6852円(税抜)

デンマークのサイクルアパレル「パスノーマルスタジオ」とイギリスの自転車雑誌「Rouleur（ルーラー）」がコラボしたコレクションキット。日本では限定10セットのみ販売のレアアイテムだ。

●ジャージサイズ：XS、S、M、L ●カラー：ボルドーワイン ●付属：キャップ、ソックス、ボトル、ルーラーマガジン

RUDY PROJECT

問：ポディウム
http://podium.co.jp

スペース
1万4500円～2万1500円
（モデルにより異なる／税抜）

ルディプロジェクトの新作アイウエア。前作「スペースガール」から引き継がれたデザインは男女ともに似合いやすく、気軽に使える。調整可能なノーズパッドでフィッティングの幅が広がる。

●レンズ素材：スモークまたは調光
●フレームカラー：全５色

PEARL IZUMI

問：パールイズミ
www.pearlizumi.co.jp

プレミアム ウィンドブレーク クイック ビブ タイツ
2万7000円（税抜）

国際特許取得のクイックビブ採用のタイツ。上下セパレート構造で、トイレ時も着脱がスムーズ。0°C近くの厳冬期にも対応。パッドはハイエンドの3D-ネオ プラスで快適な履き心地。

●素材：ウィンドブレーク チタニウム
●サイズ：S、M、L、XL、3L　●カラー：ブラック、ホワイト

プレミアム ソックス
2000円（税抜）

疲労の原因である扁平足状態を防ぐ自転車専用ソックス。ペダリング時のカカト下がりを防ぐサポート機能も持ち合わせたハイパフォーマンスなモデル。

●サイズ：S、M、L　●カラー：ブラック、ホワイト

プレミアム ウィンドブレーク ジャケット
2万6000円（税抜）

チタンフィルムによる防風性と遠赤外線効果が、抜群の保温力を発揮する厳冬期用ジャケット。汗ムレを防ぐベンチレーションポケットも付いている。進化し続ける最高峰モデル。

●素材：ウィンドブレーク チタニウム
●サイズ：S、M、L、XL、3L　●カラー：ブラック、ホワイト

プレミアム ウィンドブレーク グローブ
1万800円（税抜）

チタンフィルムによる防風性と遠赤外線効果と、指先の中綿二重構造で高い保温力をもつグローブ。超立体構造で抜群のフィット感と操作性だ。

●素材：ウィンドブレーク チタニウム／プリマロフト／ヒートテックセンサー、ピタードカーボンファイバー　●サイズ：S（9.ブラックのみ）、M、L、XL　●カラー：ブラック、ホワイト

SMITH

問：スミスジャパン
www.smithjapan.co.jp

ルート
2万5000円(ミップスあり／税抜)、2万2000円(ミップスなし／税抜)

一般に使用されるEPSフォームより30%多く衝突エネルギーを吸収するコロイド素材を採用したヘルメット。18個のベンチレーションホールで頭部のクーリング性能も高い。

●サイズ：S、M、L　●カラー：マットネオンオレンジ、マットホワイトほか4色　●重量：300g

ローバー
2万5000円(ミップスあり／税抜)、2万2000円(ミップスなし／税抜)

ルートと同様のコロイド素材をサイドエリアに採用したマウンテン用ヘルメット。効率のいいベンチレーションとミップスとの組み合わせで、より高い快適性と安全性を実現。

●サイズ：S、M、L　●カラー：マットピンク、マットブラック　●重量：330g

SPECIALIZED

問：スペシャライズド・ジャパン
www.specialized.com

テック インスレーター
2万6000円(税抜)

スノー系テクニカルアパレルブランド、686社とのコラボアイテム。特殊な生地による防水性と軽さ、そして暖かさが高次元で同居するジャケット。

●素材：DWRコーティング織物生地、プリマロフト　●サイズ：S、M、L

テック ソフトシェル
2万2000円(税抜)

686社とのコラボアイテム。中程度の耐寒構造で保護力と快適性を兼ね備える。冬用の襟があり、雨風の侵入を防ぐ。薄めの生地で重ね着に最適。

●素材：ポリエステル、スパンデックス　●サイズ：S、M、L

TIFOSI

問：インターテック
www.intertecinc.co.jp

ポディウム XC
9900円(税抜)

人気モデル、ポディウムXCの定番カラーにマットクリスタルを追加。マットな質感のフレームに、レンズと同色のラバー採用で今までにないデザイン。

●フレームカラー：マットクリスタル　●レンズカラー：クラリオンレッド／ACレッド／クリア　●重量：27g

クリット
8900円〜9900円(税抜) モデルにより価格が異なる

エッジの効いたテンプルが特徴的なハーフフレームアイウエア「クリット」に3つのカラーが追加された。合計6色展開となり選択肢が広がった。

●追加カラー：クリスタルブラック、メタリックレッド、スカイクラウド
●重量：31g

7ITA

問：セブンバイシクル
http://7bicycle.com

ネオレトロジャケット
2万3000円(税抜)

男性用の完全防風撥水ジャケット。シンプルかつスタイリッシュなデザインで、バイクともカラーを合わせやすい。0～10℃対応。

●素材：ウィンタープルーフ素材　●サイズ：XS、S、M、L　●カラー：ブラック、ブルー

レディース ネオレトロジャケット
2万3000円(税抜)

シンプルなイタリアントリコロールとハートマークが特長の女性用ジャケット。男性用と同様の素材と機能で、冬の快適なライドを手助けする。

●素材：ウィンタープルーフ素材　●サイズ：XS、S、M、L
●カラー：ブラック、ブルー

23C

問：シュタイン
www.ventitre-c.com

23C001 ジャケット
3万9000円(税抜)

NEWブランド「23C（ヴェンティトレ・チー）」のサイクルアパレル第1弾。スタイリッシュなシルエットと、運動時の抜群の着心地を実現。非常に高いデザイン性が特長。

●素材：ポリエステル、レーヨン、ポリウレタン
●サイズ：S、M、L　●カラー：ブラック／シルバー
●12月中旬入荷予定

JANSPORT

問：ユニグローブ
www.janport.co.jp

ジャンスポーツ x Yoshi47 ライトパック ストリート
1万6000円(税抜)

日本のストリート界を代表するアーティスト、Yoshi47氏のグラフィティーアートをデジタルプリントしたライトパック。「NO RISK, NO STORY」のメッセージを込めたコラボアイテムだ。

●素材：コーデュラナイロン、スエードレザー　●サイズ：W33×D21×H46㎝
●重量：0.6kg

DOPPEL GANGER

問：ビーズ
www.doppelganger.jp

ボトルフィットケージ DBC335-BK
1300円(税抜)

携行品の直径に合わせてサイズを自在に調整できるボトルケージ。ボトルや缶飲料、レインウエアなど収納サイズ内であればなんでも固定できる。星形調整ネジの回転で固定可能。

●素材：樹脂、アルミニウム　●収納可能径：53～78㎜　●カラー：ブラック／シルバー
●重量：約100g

LOOK

問：ユーロスポーツ インテグレーション
www.eurosports.co.jp

ケオ 2 マックス クリスマスエディション ペダルセット

ケオ 2 マックス　クリスマスエディション ペダルセット

ビンディングペダルの元祖、ルックの定番ペダルがクリスマス限定パックになって登場。ペダル自体も限定カラーで、付属品にネックウォーマーとソックスがセットになっている。プレゼントにも最適。

●カラー：プロチーム、ブラックレッド
●ソックスサイズ：S ／ M、L ／ XL
●付属品：ネックウォーマー、ソックス

EVOC

問：ピーアールインターナショナル
www.g-style.ne.jp

バイクトラベルバッグ マッカスキル

6万7000円(税抜)

プロストリートトライアルライダー、ダニー・マッカスキル。つねに自転車とともに行動する彼のこだわりが詰まったバイクトラベルバッグのシグネチャーモデル。ロードや29インチMTBにも対応。

●サイズ：W136×D39×H80㎝（内寸W128×D27×H78㎝） ●付属品：フレームパッド ●重量：8500g

ROWO

問：ホルメンコールジャパン
www.holmenkol.org

フレキシフォルテジェル

1800円(50㎖／税抜)、3200円(100㎖／税抜)

高品質のボディケア、スキンケア用品を製造するドイツのスポーツメソッド社が開発した「ロボ」ブランド。冬季のトレーニングや、マッサージの現場で使用されているウォーミングジェル。

●容量：50㎖または100㎖ ●トウガラシ果実エキス配合

スポーツジェル

1200円(100㎖／税抜)、2200円(200㎖／税抜)

スポーツ前後のケアに使用するドイツ製ハーバルクーリングジェル。ヨーロッパのアスリートや理学療法士に広く愛用されている。

●容量：100㎖／ 200㎖

SVOLTA

問：コラボライズ
www.svolta.jp

レッグシェービングクリーム

3000円(税抜)

ロードバイク愛好者に向けて開発されたスキンケアグッズ。その名のとおり、スネ毛を剃る際のシェービングとして使用できるクリーム。そのままマッサージにも使え、肌をなめらかにする。

●容量：120g ●主成分：米ぬか ●弱酸性 ●無香料無着色

オールインワンゲル

3500円(税抜)

ライドによる日焼けや乾燥、シェービング後の荒れた肌を整える全身保湿ゲル。スッと伸びてべたつかず、肌になじむので男性にも女性にも使いやすい。

●容量：150㎖ ●主成分：米ぬか ●弱酸性 ●無香料無着色

SRAM RED®

SRAM RED® eTAP.
IT'S TIME TO SHIFT FORWARD.

SRAM渾身のワイヤレスコンポーネント、
SRAM RED® eTAP
今、誰しもがそのアドバンテージを
手に入れられる準備が整った。

› eTAP® IS NOT JUST ADVANCED.
IT'S SIMPLE.

SRAM RED® eTAPの無線プロトコル「**AIREA**」は128ビットの暗号化通信を利用して送受信を行う。完全なセキュリティの為、ペアリングのたびに新しい暗号化コードを生成して各コンポーネントに割り当てを行います。そのため混線や電波干渉が起こる可能性は限りなく0%に近づく。ワイヤレスセットアップは15分未満で完了。また、任意の位置に最大4個増設可能なBlipsポート（サテライトスイッチ）により、TT・スプリント・クライミングほか、様々なライディングポジション・ハンドルバーへの無限のアレンジを可能にする。

TESTING THE LIMITS
AS OF AUGUST, 1ST 2015

TEST KMS RIDDEN GLOBALLY - ALL CONDITIONS:
>500,000 KILOMETERS

12.49
THAT'S ENOUGH KMS TO CIRCLE THE GLOBE ALMOST THIRTEEN TIMES.

HOURS ON COMPLETE SYSTEMS:
@20,000

KMS / BATTERY CHARGE:
1,000+

› eTAP® LOGIC IS NOT JUST NEW.
IT'S INTUITIVE.

SRAM RED® eTAPの革新的で直感的な操作方法は、右レバーでシフトアップ、左レバーでシフトダウン、左右同時押しでフロント変速。これまでの構造では防ぐことが難しかった、シフティングの操作ミスを限りなく0%へ近づけた。あらゆるコンディションのもとで、クイックかつ正確なシフトチェンジを可能にする。

› eTAP® IS NOT JUST TESTED.
IT'S PROVEN.

SRAM RED® eTAPは、5年の歳月をかけ、地球およそ12周半となる50万kmに及ぶ、様々な気象条件下でのフィールドテストを経て生み出された。実際にWorldTourレベルのチームで年間を通して使用され、多くの成功を収めてきた。2016年のツール・ド・フランスでは、AG2R・ラモンとチームカチューシャに供給され、ステージ優勝も獲得した。

www.intermax.co.jp インターマックス特約店は、こちらのWebサイトでご確認いただけます。
www.facebook.com/InterMax.co.jp twitter.com/InterMax_JP
最新情報は、こちらでご確認いただけます。
※商品の価格、外観及び仕様は予告なく変更する場合があります。

INTERMAX
ARGON18, Dedacciai STRADA, KUOTA, SPINERGY, SCI-CON, WR, CASTELLI, MET, SILVA, VISION, STAGES 日本総代理店 **株式会社インターマックス**

BiCYCLE CLUB 1 2017 No.381
発行・発売（株）枻（えい）出版社　発行人／角 謙二　編集人／岩田淳雄
東京都世田谷区玉川台2-13-2　〒158-0096　メディアプロモーショングループTEL 03-3708-6051　販売部TEL 03-3708-5181
平成28年11月19日発行・発売（毎月20日発行・発売）第33巻／402号／平成7年2月16日第三種郵便物認可

※本ページ以降は左開きの「別冊付録」です。最終ページからお読みください。

BiCYCLE CLUB

WIND TUNNEL TESTING
MAY 2016

CAMPAGNOLO S.R.L.
Via della Chimica, 4
36100 Vicenza - ITALY
Phone: +39 0444 225500
Fax: +39 0444 225400

www.campagnolo.com

Credits:

Graphic concept: CONDENSED srl - www.condensed.it

Racing photos: © Tim De Waele / www.tdwsport.com
pages: 1-2-4-5-6-16-24-34-64-66-74
82-85-96-101-139
© Augustus Farmer (page 106)
Team Rwanda: © Mrjka Boensch Bees (page 10)
Team KSPO: © Bikewhat.com (page 10)
Team Wiggle: © Wiggle High5 (page 11)

エージェント・ネットワーク

ベネルクス
INTERNATIONAL
CYCLE CONNECTION I.C.C.
Communicatielaan 5A
4538 BV TERNEUZEN
NETHERLAND
Tel. + 31 (0)115 649321
Fax: + 31 (0)115 649110
E-mail: info@i-c-c.nl
Web: www.i-c-c.nl

インド
GAYATRI MULTITRADE LLP
536/537,5th Floor Nirmal Avior
LBS Marg, Mulund West
Mumbai
Ph. +91 9819069519
mastermindbikes@gmail.com

イスラエル
AMIT LEVINSON LTD
25 Sheshet Hayamin Str.
Qiryat Haim, Pob 252 26101
Ph. +972 3 5612520
info@amitbike.co.il

イタリア
For information on the distribution
network please contact
CAMPAGNOLO S.R.L. Headquarters

オランダ
HANDELSONDERNEMING TEHAVA B.V.
Tomeikerweg 31
6161 Geleen RB
Ph. +31 (0) 464752100
Fax +31 (0) 464750424

INTERNATIONAL CYCLE CONNECTION
B.V. - I.C.C.
Communicatielaan 5A 4538
Terneuzen, BV
Ph. +31 (0)115 649321
Fax +31 (0)115 649110
info@i-c-c.nl

JUNCKER BIKE PARTS
(Accell Nederland B.V.)
Wilmersdorf 37
7327 AD Apeldoorn
Ph. +31 (0)318 55 30 30
Fax +31 (0)318 55 32 11

ニュージーランド
DE GRANDI CYCLE & SPORTS NZ LTD
19 Nuttall Drive
8022 Hillsborough-Christchurch
Ph. +64 33891205
jonny@degrandi.co.nz

W.H. WORRALL & CO. LTD
43 Felix Street Penrose
PO box 12481 Auckland
Ph. +64 96360641
david@worrall.co.nz

ノルウェー
RACING DEPOT A/S
Gravarsveien 36
Sandnes
Ph. +47 51686270
morten.forus@racingdepot.no

フィリピン
YKK TRADING
68-74 Legaspi Street
6000 Cebu
Ph. +63322558853
johngm@ykkbikes.com

ロシア
BORDMAN LTD
Varshavskoe Shosse, Apt.1,
Building 1_2, Room 33
Moscow
Ph. (495) 7821742
dn_artamonov@mail.ru

シンガポール
KIAN HONG CYCLE PTE LTD
13 Kaki Bukit Road 1 #02-08
415928 Eunos Technolink
Ph. +65 67495787
smiek@khcycle.com.sg

スロヴェニア
MAXISPORT D.O.O.
Smartinska cesta 211
1000 Ljubljana
Ph. +386 1 541 10 60
servis@maxisport.si

スペイン
CASA MASFERRER, S.A.
Pol. Ind. Congost Avda. S. Julian
Granollers, Barcelona
Ph. +34-93 8463 444
Fax +34-93 846 5355
masferrer@casamasferrer.com

COMET DISTRIBUCIONES COMERCIALES SL
Poligono Erratzu, 440, APDO. 191
Urnieta (Guipuzcoa)
Ph. +34-943 330 965
Fax +34-555 658
comet@comet.es

JAIME LLORENTE S.L. DIST. CICLISTAS
Capitan Blanco Argibay, 139
Madrid
Ph. +34-91 315 3496
Fax +34-91 3230652
info@jaimellorente.com

南アフリカ
RIBBENS INTERNATIONAL CC
169 Meerlust Street - Willow Glen
Pretoria
Ph. +27 0128075570
jr@jjcycling.co.za

韓国
DAEJIN INTERNATIONAL
15 Hyoseong-Ro, Nam-Gu,
Pohang-Si
Gyeongsangbuk-Do
Ph. +82 54/275.2216
info.bianchi@yahoo.co.kr

韓国
DONGJIN IMPORTS CO. LTD
560-5 Banghak-Dong Dobong-Gu
SEOUL
Ph. +82 2 4997053
kennedy.dongjin@gmail.com

スイス
CERTA SPORTS TRADING GMBH
Blegistrasse 17b
6340 Baar
Ph. +41 (0)43 810 27 56
info@certa-sports.ch

GPR AG
Neugrütstraße 4 b
8610 Uster
Ph. +41 44 9449393
info@gprag.ch

U.G.D. SPORT DIFFUSION S.A.
La Taille
2053 CERNIER
Ph. +41 32-8536363
Fax +41 32-8536464
info@ugd.ch

タイ
UWC Ltd
777/5 Moo. 9 Krongkarn Tip 6
Bangpla, Bangplee
Samutprakam
Ph. +66 23673470
kanate@uniwave.net

台湾
COLMAX INTERNATIONAL LTD
Taiwan Branch (H.K.)
No. 70, Taiyi Rd, Rende Dist.
717 Tainan City
Ph. +886 62055300
Fax +886 2056901
sales@colmax.com.tw

ウクライナ
VELOFM GROUP
Geroev Stalingrada Str.,156-A
49057 Dnepropetrovsk
Ph. +38056 7885858
sport@velofmgroup.com.ua

イギリス
CHICKEN CYCLEKIT
Unit b2, Cherrycourt Way
LU7 4UH Bedfordshire
Ph. +44 (0) 1525 381347
Fax +44 (0) 1525 385361
sales@chickencyclekit.co.uk

CYCLESPORT NORTH LTD
Unit 363 Leach Place,
Walton Summit Centre,
Bamber Bridge - Preston, Lancashire
Ph. +44 (0) 1772 339220
Fax +44 (0) 1772 339290
sales@cyclesportnorth.co.uk

イギリス
FISHER OUTDOOR LEISURE LIMITED
8/9 Brick Knoll Park, Ashley Road
AL1 5UG St. Albans, Hertfordshire
Ph. +44 (0) 1727 798 345
Fax 0800 980 7129
customerservice@fisheroutdoor.co.uk

I-RIDE.CO.UK
13 Apex Park - Diplocks Way
BN27 3JU East Sussex
Ph. +44 (0) 1323 445155
Fax +44 (0) 1323 845 849
campagnoloservice@jiimwalker.co.uk

J.D. WHISKER LTD
16-24 Brownfields
Welwyn Garden City, Hertfordshire
Ph. +44 (0) 1438 798772

MIKE DIXON IMPORT LTD
Unit 4 Wellington Point,
Amy Johnson Way,
Blackpool Business Park-Blackpool
Ph. +44 (0) 1438 798772
mdi.ltd@btconnect.com

U.S.A.
GITA SPORTING GOODS
12600 Steele Creek Road
28273-3730 Charlotte, N.C.
Ph. 800 366 4482
Fax 704 588 4322

J&B IMPORTS
11925 SW 128th St.
33186 Miami, FL
Ph. 305 238 1866
Fax 305 235 8056

OCHSNER INT. INC.
246 E. Marquardt Drive
60090-6430 Wheeling
Ph. +1 8474658200
Fax +1 8474658282

QUALITY BICYCLE PRODUCTS
6400 W. 105th Street
55438 Bloomington, Minnesota
Ph. 9529419391
Fax 952.941.979999391

THE HAWLEY COMPANY
1181 South Lake Drive
29073-7744 Lexington, SC
Ph. 803 359 3492 x 149
Fax 800 822 1985

ヘッドクオーター

CAMPAGNOLO S.R.L.
Via della Chimica, 4
36100 Vicenza - ITALY
Tel. +39-0444-225500
Fax: +39-0444-225400
E-mail: sales@campagnolo.com

支社：

日本
カンパニョーロジャパン
〒231-0041
神奈川県横浜市中区吉田町65
ERVIC横浜12F
Tel. 045-264-2780
Fax. 045-241-8030
E-mail：info@campagnolo.jp

フランス
CAMPAGNOLO FRANCE SAS
ZA du Tissot
42530 St GENEST - LERPT
Tel. +33-477-556305
Fax: +33-477-556345
E-mail: campagnolo@campagnolo.fr

ドイツ
CAMPAGNOLO DEUTSCHLAND GMBH
Alte Garten 62
51371 LEVERKUSEN
Tel. +49-214-206953-0
Fax: +49-214-206953-15
E-mail: campagnolo@campagnolo.de

スペイン
CAMPAGNOLO IBERICA S.L.
Avda. de Los Huetos 46.
Pab. 31 - 01010 VITORIA
Tel. +34-945-217195
Fax:+34-945-217198
E-mail: campagnolo@campagnolo.es

台湾
PRIMATEK LTD
No. 1, Gongyequ 37th Rd.,
Xitun Dist.,
Taichung City 407, Taiwan R.O.C.
Tel. +886-4-23506831
Fax:+886-4-23596764

U.S.A.
CAMPAGNOLO NORTH AMERICA INC.
5431 Avenida Encinas, Suite C -
CARLSBAD CA 92008 - U.S.A.
Tel. +1-760-9310106
Fax: +1-760-9310991
E-mail: info@campagnolona.com

セールス・ネットワーク

日本
カワシマサイクルサプライ
〒590-0007
大阪府堺市堺区北庄町3-3-16
Tel. 072-238-6126
Fax. 072-221-4379
E-mail：info@riogrande.co.jp

日直商会
〒340-0054
埼玉県草加市新善町221
Tel. 048-953-9771
Fax. 048-953-9774
E-mail：info@nichinao.co.jp

ポディウム
〒630-8452
奈良県奈良市北之庄町2-8-15
Tel. 0742-64-3555
Fax. 0742-64-3556
E-mail：info@podium.co.jp

横浜山王スポーツ
〒241-0826
神奈川県横浜市旭区東希望が丘242-1
Tel. 045-364-3792
Fax. 045-362-7916
E-mail：info@sannowsports.jp

アルゼンチン
ANGEL DIAZ
Av. Mosconi 2255
C1419 Buenos Aires
Ph. +54 1145716481
info@rodadosdiaz.com.ar

オーストラリア
BIKE SPORTZ IMPORTS
23C - 23D Industrial Drive
3195 Braeside (Victoria)
Ph. +61 (03) 9587 2344
Fax +61 (03) 9587 6951
agiblett@bikesportz.com.au

DE GRANDI CYCLE&SPORT
419 Moorabool Street
3220 Geelong VIC
Ph. 03 5221 5099
Fax 03 5222 3850
shane@degrandi.com.au

オーストリア
NSPORTS HANDELSAGENTUR
ALEXANDER NIEDERSTETTER
Goethestraße 8
Hohenems Vorarlberg
Ph. +43 5576 74015
Fax +43 557674153
alexander@nsports.at

ベルギー
CODAGEX
Zandbergen 10
2480 Dessel
Ph. 0032 14 34 74 74
info@codagex.be

ベルギー
VDB PARTS N.V.
Industriepark Noord 24 A
9100 Sint-Niklaas
Ph. +32 (0) 37807130
Fax +32 (0) 37807144

ブラジル
DIPSA
Rua Barão do Rego Barros, 510
CEP. 04512-041 São Paulo - SP
Ph. (55) (11) 5093-4364
dipsa@dipsa.com.br

カナダ
CYCLES LAMBERT INC.
1000, Rue des Riveurs
QC G6V 9G3 Levis
Ph. +1 418 835 1685 - +1 418 835 5659
Fax +1 418 8355322

CYCLES MARINONI INC.
1067, Levis J6W 4L2
Lachenaie - Quebec
Ph. +1 450 4717133
Fax +1 450 4719887

GREAT WESTERN BICYCLE
232 West 7th Ave
V5Y 1M1 Vancouver
British Columbia
Ph. 1 604 872 2446
Fax 1 604 872 0226
sales@gwbicycle.com

チリ
KEDRUK Y VIROVKO LTDA
KYV CYCLING
Lo Beltran 1979
7640541 Vitacura - Santiago
Ph. +56 2/9866449
info@kyvcycling.cl

中国 - 香港
CHEUNG KEE CYCLE CO.
1B, Fuk Yip Building, 12
Kik Yeung Road Yuen Long
Yuen Long N.T. Hong Kong
Ph. +852 2247 46794
sales@ckcycle.com

IRON ORE CO LTD
Hong Kong, 3/F, Wing Wah Ind. Bldg.,
137 Yeung Uk Road
Tsuen Wan Hong Kong
Ph. +852 357 63839
Fax +852 357 63837
ccheng@ironorechina.com

ST. RIDER BEIJING
Gao Bei Dian, CHAO YANG District
Beijing
Ph. +8689035750
Fax +8689036165
zhangjuzheng@striderchina.com

中国 - 香港
THE WING'S COMPANY
1b, Maple Court, 222 Fa Yuen
St. Mongkok Kowloon
Hong Kong
Ph. +852 23812635
the_wings_co@hotmail.com

コロンビア
STRONG MAN
Calle 68 nr. 29-42, Barrio 7 de Agosto
Bogota

キプロス
RACING CYCLES LTD
002 Oaka - Tennis Olympic Center,
38 Athalassis Avenue, off. 101
Strovolos, Nicosia
cyprus@racingcycles.eu

チェコ共和国
SIRER S.R.O.
Vit. Halka, 368
266 01 Beroun
Ph. +420 775 590 956
Fax +420 608 241 691
campagnolo@sirer.cz

デンマーク
PEAKBIKE APS
Svejsegangen 3-1
TH 2690 Karlslunde
Ph. +45 4492 2800
info@peakbike.dk

エクアドル
CUBABIKE
Avenue Carlos Julio Arosemena Tola
Guayaquil
090615 El Paraíso
Ph. (593) 045035657
ventas@cubabike.com.ec

エストニア
DENARO TEAM
Männiku tee, 96G
11316 Tallin
Ph. 0037 25051209
Fax 0037 26779051

フィンランド
VELOSPORT KY
Mäkelänkatu 95
610 Helsinki
Ph. +358 9795468
Fax +358 9795498
info@velosport.fi

フランス
CAMPAGNOLO FRANCE SAS
ZA du Tissot
42530 St Genest - Lerpt
Ph. +33 (0)477 556305

ドイツ
ASTRO RAD + TEILE + ZUBEHÖR
Angerstraße 4
96231 Bad Staffelstein
Ph. +49 9573 96030
info@astro-rad.de

CAMPAGNOLO DEUTSCHLAND GMBH
Alte Garten 62
51371 Leverkusen
Ph. +49 (0)214-206 95 320
Fax +49 (0)214-206 95 315

CCM-SPORT GMBH
Von-Wrangell-Str. 5
53359 Rheinbach
Ph. +49 2226 9065-0
ccm-sport@t-online.de

DIEGELMANN & JACOBI GMBH
In den Nassen 4
65719 Hofheim am Taunus
Ph. +49 6192 929360
info@diegelmannjacobi.de

ENGELBERT WIENER BIKE PARTS GMBH
Max-Planck.Str. 8
97526 Sennfeld
Ph. +49 9721 65010
info@bike-parts.de

HERMANN HARTJE KG
Deichstraße 120-122
27318 Hoya
Ph. +49 4251 811-20
info@hartje.de

RA-CO GMBH
Fichtenweg 37
99098 Kerspleben
Ph. +49 36203 6140
info@ra-co.de

RAIKO GMBH
Radsportgroßhandel Feldstr. 7
53340 Meckenheim
Ph. +49 2225/706710
info@raiko.de

ギリシャ
ACTIVE ZONE NETWORK S.A.
Varis-Koropiou & Makedonias, 2
16672 Vari - Athens
Ph. +30 210 9612929
info@cyclist.gr

CYCLES FIDUSA
Th. Sofuli 97
85100 Rhodos
Ph. +30 2241021264
fidusagv@otenet.gr

テクニカル・インフォメーション

イタリア（セントラル）
Tel. +39-0444-225600
Fax: +39-0444-225400

フランス
Tel. +33-477-554449
Fax: +33-477-556345

ドイツ
Tel. +49-214-206953-20
Fax: +49-214-206953-15

スペイン
Tel. +34-945-217195
Fax:+34-945-217198

U.S.A.
Tel. +1-760-9310106
Fax: +1-760-9310991

日本
Tel. +81-45-264-2780
Fax: +81-45-241-8030

ルーマニア
HIGH END AUDIO SRL
24A Braziliei St.
11783 Bucharest 1
Ph. 0040 744566889
Fax 0040 212301069

シンガポール - マレーシア - インドネシア
KIAN HONG CYCLE PTE LTD
13 Kaki Bukit Road 1 #02-08
415928 Eunos Technolink
Ph. +65 67495787
smiek@khcycle.com.sg

スロヴァキア共和国
ZANZO S.R.O.
Kysucky Lieskovec 421
2334 Bratislava
Ph. +421 245 523721
Fax +421 245 249404

スロヴェニア
MAXISPORT D.O.O.
Smartinska cesta
2111000 Ljubljana
Ph. +386 1 541 10 60
Fax +386 1 541 67 61
servis@maxisport.si

スペイン
CAMPAGNOLO IBERICA S.L.
Avda. de Los Huetos 46 Pab. 31
1010 VITORIA
Ph. +34 945 217195
Fax +34 945 217198
campagnolo@campagnolo.es

南アフリカ
CYCLING J&J (PTY) LTD.
169 Meerlust Street
Willow Glen - Pretoria
Ph. +27 012 8075570
Fax +27 012 8074267

韓国
DAEJIN INTERNATIONAL
977-6, Daejam-Dong, Nam-Gu Pohang
Kyoungsangbuk-Do
Ph. +82 54 275 2216
info.bianchi@yahoo.co.kr

DONGJIN IMPORTS CO. LTD
560-5 Banghak-Dong Dobong-Gu
Seoul
Ph. +82 2 4997053
kennedy.dongjin@gmail.com

VERY GOOD LEISURE CO. LTD
#7 Nonhyun Dong, Gangnam Gu
135-810 Seoul
Ph. 82 2/30144075

スイス
CERTA Sports Trading GmbH
Blegistrasse 17b
6340 Baar
Ph. +41 (0)43 810 27 56
info@certa-sports.ch

GPR AG
Neugrütstraße 4 b
8610 Uster
Ph. +41 44 9449393
info@gprag.ch

U.G.D. SPORT DIFFUSION S.A.
La Taille
2053 Cernier
Ph. +41 32-8536363
Fax +41 32-8536464
info@ugd.ch

台湾
COLMAX INTERNATIONAL LTD
Taiwan Branch (H.K.)
No. 70, Taiyi Rd, Rende Dist.
717 Tainan City
Ph. +886 62055300
Fax +886 2056901
sales@colmax.com.tw

タイ
UWC LTD (TCA)
SERVICE CENTER BANGKOK
777/5, Mue 5, TIP 6, T. Bangpla
10540 A. Bangplee, Samutprakarn
Bangkok
Ph. +66 217 07904
Fax +66 217 07905

UWC/TCA
SERVICE CENTER CHIANG MAI
44/1 Devarit Rd., T. Changpurk
50300m A. Muang - Chiang Mai
Ph. +66 53 406 292
Fax +66 53 406 295

UWC/TCA
SERVICE CENTER HAT YAI
1899/23 Panpruksa,
Sanambin-Lopburiramet Rd.
90110 T. Kuanlang a. Hat Yai, Songkla
Ph. +66 74 536 456
Fax +66 74 800 463

イギリス
CHICKEN CYCLEKIT
Unit b2, Cherrycourt Way
LU7 4UH Bedfordshire
Ph. +44 (0) 1525 381347
Fax +44 (0) 1525 385361
sales@chickencyclekit.co.uk

イギリス
CYCLE SPORT NORTH LTD
Unit 363 Leach Place,
Walton Summit Centre
PR5 8AR Bamber Bridge - Preston
Lancashire
Ph. +44 (0) 1772 339220
Fax +44 (0) 1772 339290
sales@cyclesportnorth.co.uk

I-RIDE
Unit 7-8B Mid Sussex Business Park,
Ditchling Common Ind. Est.
BN6 8SE Folder Lane East
Ditchling, Sussex
Ph. +44 (0) 1444 243000
Fax +44 (0) 1444 239215
service@i-ride.co.uk

VELOTECH CYCLING LTD
37 Dinglederry Olney Bucks
MK46 5ES Buckinghamshire
Ph. +44 (0) 7533 129 435
velotechcycling@aim.com

U.S.A.
CAMPAGNOLO NORTH AMERICA INC.
5431 Avenida Encinas, Suite C
92008 Carlsbad CA
Ph. +1 760 9310106
Fax +1 760 9310991
service@campagnolona.com

OCHSNER INT. INC.
246 E. Marquardt Drive
60090-6430 Wheeling
Ph. +1 8474658200
Fax +1 8474658282

QUALITY BICYCLE PRODUCTS
6400 W. 105th Street
MN 55438-2554 Bloomington
Ph. +1 9529419391
Fax +1 9529419799

THE HAWLEY COMPANY, INC.
1181 South Lake Drive
SC 29073-7744 Lexington
Ph. +1-803 359 3492 x 192
Fax +1-803 359 1343

カンパニョーロ® サービスセンター

サービスセンターはすべてのカンパニョーロ® ディーラーの問い合わせ窓口です。その目的は十分なアフター・セールス・サービスをカンパニョーロ® のユーザー様にご提供することです。サービスセンターはカンパニョーロ s.r.l. の地域窓口であり、カンパニョーロ® ディーラーとともに日々業務を行っています。主なアクティビティーは、アフター・セールス・サービスとスペアパーツ・サービスです。

アフター・セールス・サービスは、製品ワランティーに対するテクニカル・アシスタントを行います。これによって、安全性やパフォーマンス、耐久性を損なわずに、カンパニョーロ® 製品のファースト・クラスの性能を長い期間楽しんでいただくことができます。
スペアパーツ・サービスは、スペアパーツの配送を行っています。カンパニョーロ® はスペアパーツを数多く在庫しており、短期間で配送を行うシステムが確立されています。

あなたのバイクに専門的なメカニック作業が必要な場合は、カンパニョーロ® ディーラーにご相談ください。カンパニョーロ® ディーラーは、カンパニョーロ® サービスセンターがコンスタントに技術的サポートを行っている、唯一のお客様相談窓口です。

サービスセンター

イタリア - セントラル・サービス・センター
CAMPAGNOLO SRL HEADQUARTERS
Via della Chimica, 4
36100 Vicenza
Ph. +39 0444 225600
Fax +39 0444225606
service.campagnolo@campagnolo.com

日本
カンパニョーロジャパン
〒231-0041
神奈川県横浜市中区吉田町65
ERVIC横浜12F
Ph. 045-264-2780
Fax. 045-241-8030
E-mail：info@campagnolo.jp

オーストラリア
BIKE SPORTZ IMPORTS
23C - 23D Industrial Drive
3195 Braeside (Victoria)
Ph. +61 (03) 9587 2344
Fax +61 (03) 9587 6951
agiblett@bikesportz.com.au

DE GRANDI CYCLE AND SPORT
419-425 Moorabool St.
3220 Geelong (Victoria)
Ph. +61 (03) 5221 5099
Fax +61 (03) 5222 3850
shane@degrandi.com.au

ベネルクス
INTERNATIONAL CYCLE CONNECTION B.V. - I.C.C.
Communicatielaan 5A
4538 Terneuzen, BV
Ph. +31 (0)115 649321
Fax +31 (0)115 649110
info@i-c-c.nl

ブラジル
DIPSA
Rua Barão do Rego Barros, 510
CEP. 04512-041 São Paulo - SP
Ph. (55) (11) 5093-4364
dipsa@dipsa.com.br

カナダ
CYCLES LAMBERT INC.
1000, Rue des Riveurs
QC G6V 9G3 Levis
Ph. +1 418 835 1685 - +1 418 835 5659
Fax +1 418 8355322

CYCLES MARINONI INC.
1067, Levis
J6W 4L2 Lachenaie- Quebec
Ph. +1 450 4717133
Fax +1 450 4719887

GREAT WESTERN BICYCLE
232 West 7th Ave
V5Y 1M1 Vancouver
British Columbia
Ph. 1 604 872 2446
Fax 1 604 872 0226
sales@gwbicycle.com

中国 - 香港
CHEUNG KEE CYCLE CO.
1B, Fuk Yip Building, 12
Kik Yeung Road
Yuen Long N.T. - Hong Kong
Ph. +852 2247 46794
sales@ckcycle.com

IRON ORE CO LTD
Hong Kong, 3/F, Wing Wah Ind. Bldg.
137 Yeung Uk Road
Tsuen Wan- Hong Kong
Ph. +852 357 63839
Fax +852 357 63837
ccheng@ironorechina.com

キプロス
RACING CYCLES LTD
Poefiriou Dikaiou 1
2414 Egkomi
Nicosia
Ph. +357 22 270766
cyprus@racingcycles.eu

コロンビア
STRONG MAN
Calle 68 Nr. 29-42,
Barro 7 de Agosto
Bogota
Ph. 3138305556

チェコ共和国
SIRER S.R.O.
Vit. Halka, 368
266 01 Beroun
Ph. +420 775 590 956
Fax +420 608 241 691
campagnolo@sirer.cz

デンマーク
PEAK BIKE APS
Svejsegangen 3-1
TH 2690 Karlslunde
Ph. +45 4492 2800
info@peakbike.dk

エクアドル
CUBABIKE
Avenue Carlos Julio Arosemena
Tola Guayaquil
090615 El Paraíso
Ph. (593) 045035657
ventas@cubabike.com.ec

エストニア
DENARO TEAM
Männiku tee, 96G
11316 Tallin
Ph. 0037 25051209
Fax 0037 26779051

フィンランド
VELOSPORT KY
Mäkelänkatu, 95
Helsinki
Ph. +358 10 321 9200

フランス
CAMPAGNOLO FRANCE SAS
ZA du Tissot
42530 St Genest - Lerpt
Ph. +33 (0)477 556305

ドイツ
CAMPAGNOLO DEUTSCHLAND GMBH
Alte Garten 62
51371 Leverkusen
Ph. +49 (0)214-206 95 320
Fax +49 (0)214-206 95 315

ギリシャ
ACTIVE ZONE NETWORK S.A.
Varis-Koropiou & Makedonias, 2
16672 Vari - Athens
Ph. +30 210 9612929
info@cyclist.gr

CYCLES FIDUSA - GIORGIO VOYATZIS & CO.
Th. Sofuli 97
85100 Rhodos
Ph. +30 2241 021264
Fax +30 2241 021519

RACING CYCLES GREECE LTD
15123 Marousi - Attiki
Ph. +30 210 3312610
sales@racingcycles.eu

ハンガリー
FELICEBIKE KFT
Segesvari Utca,
271194 BUDAPEST
Ph. +36 70 3846394
info@silverbridge.hu

ニュージーランド
WH WORRALL CO. LTD.
43 Felix St./Penrose
P.O. Box 12481 - Auckland
Ph. +64 9 6360641
Fax +64 9 6360631

ポーランド
P.H.U. WERTYKAL S.C.
Ul. Rodziny Poganow, 76
32-080 Zabierzow
Ph. +48 12 346 16 69
Fax +48 604 07 70 94
serwis@wertykal.com

WERTYKAL SHOP
ul. Slaska 116
32-080 Zabierzow
Ph. +48-12- 346 16 69
Fax +48-12- 378 94 79
sklep@wertykal.com

ポルトガル
VIEIRA GRAÇA & C.A. LDA
Via Industrial 2, Lote 7
2200-293 Arantes
Ph. +35 1241371766

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
	カムシン™ アシンメトリック G 3 ブラック クリンチャー		
WH14 - KHCFRBG3	カムシン アシンメトリック G 3 ブラック cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥26, 000	￥28, 080
WH14 - KHCFRX1BG3	カムシン アシンメトリック G 3 ブラック cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥26, 500	￥28, 620
WH14 - KHCFB	カムシン アシンメトリック ブラック cl. フロント	￥10, 300	￥11, 124
WH14 - KHCRBG3	カムシン アシンメトリック G 3 ブラック cl. リア カンパニョーロ FW ボディー	￥18, 200	￥19, 656
WH14 - KHCRX1BG3	カムシン アシンメトリック G 3 ブラック cl. リア HG 11 FW ボディー	￥18, 700	￥20, 196
バレット™ ウルトラ™			
	バレット™ ウルトラ クリンチャー - CULT		
WH12 - BUUCFRC	バレット ウルトラ cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー - CULT	￥205, 000	￥221, 400
WH13 - BUUCFRX1C	バレット ウルトラ cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー - CULT	￥206, 000	￥222, 480
WH12 - BUUCFC	バレット ウルトラ cl. フロント - CULT	￥102, 000	￥110, 160
WH12 - BUUCRC	バレット ウルトラ cl. リア カンパニョーロ FW ボディー - CULT	￥110, 000	￥118, 800
WH13 - BUUCRX1C	バレット ウルトラ cl. リア HG 11 FW ボディー - CULT	￥111, 000	￥119, 880
	バレット™ ウルトラ ダーク クリンチャー - CULT		
WH12 - BUUCFRC ダーク	バレット ウルトラ ダーク cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー - CULT	￥205, 000	￥221, 400
WH13 - BUUCFRX1C ダーク	バレット ウルトラ ダーク cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー - CULT	￥206, 000	￥222, 480
WH12 - BUUCFC ダーク	バレット ウルトラ ダーク cl. フロント - CULT	￥102, 000	￥110, 160
WH12 - BUUCRC ダーク	バレット ウルトラ ダーク cl. リア カンパニョーロ FW ボディー - CULT	￥110, 000	￥118, 800
WH13 - BUUCRX1C ダーク	バレット ウルトラ ダーク cl. リア HG 11 FW ボディー - CULT	￥111, 000	￥119, 880
バレット™			
	バレット™ クリンチャー		
WH12 - BUCFR	バレット cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥139, 000	￥150, 120
WH13 - BUCFRX1	バレット cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥140, 000	￥151, 200
WH12 - BUCF	バレット cl. フロント	￥69, 000	￥74, 520
WH12 - BUCR	バレット cl. リア カンパニョーロ FW ボディー	￥74, 500	￥80, 460
WH13 - BUCRX1	バレット cl. リア HG 11 FW ボディー	￥75, 500	￥81, 540
CX ホイール			
	シロッコ 35™ CX ブラック クリンチャー		
WH13 - SCXCFRB	シロッコ 35 CX ブラック cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥45, 000	￥48, 600
WH13 - SCXCFRX1B	シロッコ 35 CX ブラック cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥45, 500	￥49, 140
WH13 - SCXCFB	シロッコ 35 CX ブラック cl. フロント	￥20, 500	￥22, 140
WH13 - SCXCRB	シロッコ 35 CX ブラック cl. リア カンパニョーロ FW ボディー	￥27, 500	￥29, 700
WH13 - SCXCRX1B	シロッコ 35 CX ブラック cl. リア HG 11 FW ボディー	￥28, 000	￥30, 240
	カムシン™ CX ブラック クリンチャー		
WH14 - KHCXFRB	カムシン アシンメトリック CX ブラック cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥25, 000	￥27, 000
WH14 - KHXCFRX1B	カムシン アシンメトリック CX ブラック cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥25, 500	￥27, 540
WH14 - KHXCFB	カムシン アシンメトリック CX ブラック cl. フロント	￥10, 700	￥11, 556
WH14 - KHXCRB	カムシン アシンメトリック CX ブラック cl. リア カンパニョーロ FW ボディー	￥15, 800	￥17, 064
WH14 - KHXCRX1B	カムシン アシンメトリック CX ブラック cl. リア HG 11 FW ボディー	￥16, 300	￥17, 604

※ 2016 年 11 月 7 日より適用。
※ 価格は為替の変動により、予告なく変更される場合があります。
※ 製品の仕様・外観は、予告なく変更される場合があります。

2017 カンパニョーロ 希望小売価格

2016 年 11 月 7 日

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
WH12 - EU2FB	ユーラス 2 - WAY FIT ブラック フロント	￥54, 500	￥58, 860
WH12 - EU2RB	ユーラス 2 - WAY FIT ブラック リア カンパニョーロ FW ボディー	￥68, 000	￥73, 440
WH13 - EU2RX1B	ユーラス 2 - WAY FIT ブラック リア HG 11 FW ボディー	￥69, 000	￥74, 520
	ニュートロン™ ウルトラ™ クリンチャー		
WH7 - NECFRU	ニュートロン ウルトラ cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥105, 000	￥113, 400
WH13 - NECFRX1U	ニュートロン ウルトラ cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥106, 000	￥114, 480
WH7 - NECFU	ニュートロン ウルトラ cl. フロント	￥50, 000	￥54, 000
WH7 - NECRU	ニュートロン ウルトラ cl. リア カンパニョーロ FW ボディー	￥58, 500	￥63, 180
WH13 - NECRX1U	ニュートロン ウルトラ cl. リア HG 11 FW ボディー	￥59, 500	￥64, 260
	ボーラ™ ウルトラ TT		
WH17 - BOTFRTT	ボーラ ウルトラ TT リア ロード カンパニョーロ FW ボディー	￥423, 000	￥456, 840
WH17 - BOTFRX1TT	ボーラ ウルトラ TT リア ロード HG 11 FW ボディー	￥424, 000	￥457, 920
	ギブリ™		
WH16 - GHPF	ギブリ トラック フロント	￥363, 000	￥392, 040
WH16 - GHPR	ギブリ トラック リア	￥367, 000	￥396, 360
	ボーラ™ ウルトラ™ 80 トラック チューブラー		
WH17 - BOTPF	ボーラ ウルトラ 80 トラック フロント	￥173, 000	￥186, 840
	ピスタ™ チューブラー		
WH02 - PTF	ピスタ tub. フロント	￥45, 200	￥48, 816
WH02 - PTR	ピスタ tub. リア	￥61, 000	￥65, 880
	ゾンダ™ C 17 クリンチャー		
WH17 - ZOCFR	ゾンダ C 17 cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥61, 000	￥65, 880
WH17 - ZOCFRX	ゾンダ C 17 cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥62, 000	￥66, 960
	ゾンダ™ DB クリンチャー		
WH17 - ZOCDFRX22	ゾンダ DB cl. フロント HH 12 + リア HH 12 6 B HG 11 FW ボディー	￥73, 500	￥79, 380
WH17 - ZOCDFRX22A	ゾンダ DB cl. フロント HH 12 + リア HH 12 AFS HG 11 FW ボディー	￥74, 500	￥80, 460
WH17 - ZOCDFRX	ゾンダ DB cl. フロント QR + リア QR 6 B HG 11 FW ボディー	￥77, 500	￥83, 700
WH17 - ZOCDFRXA	ゾンダ DB cl. フロント QR + リア QR AFS HG 11 FW ボディー	￥78, 500	￥84, 780
	シロッコ 35™ ブラック クリンチャー		
WH13 - SCCFRB	シロッコ 35 ブラック cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥44, 000	￥47, 520
WH13 - SCCFRX1B	シロッコ 35 ブラック cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥44, 500	￥48, 060
WH13 - SCCFB	シロッコ 35 ブラック cl. フロント	￥20, 000	￥21, 600
WH13 - SCCRB	シロッコ 35 ブラック cl. リア カンパニョーロ 9 s/ 10 s FW ボディー	￥26, 500	￥28, 620
WH13 - SCCRX1B	シロッコ ブラック cl. リア カンパニョーロ HG 11 FW ボディー	￥27, 000	￥29, 160
	ヴェント™ アシンメトリック G 3 ブラック クリンチャー		
WH14 - VECFRBG3	ヴェント アシンメトリック G 3 ブラック cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥37, 300	￥40, 284
WH14 - VECFRX1BG3	ヴェント アシンメトリック G 3 ブラック cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥37, 800	￥40, 824
WH14 - VECFB	ヴェント アシンメトリック ブラック cl. フロント	￥15, 000	￥16, 200
WH14 - VECRBG3	ヴェント アシンメトリック G 3 ブラック cl. リア カンパニョーロ FW ボディー	￥25, 300	￥27, 324
WH14 - VECRX1BG3	ヴェント アシンメトリック G 3 ブラック cl. リア HG 11 FW ボディー	￥25, 800	￥27, 864
	カムシン™ アシンメトリック ブラック クリンチャー		
WH14 - KHCFRB	カムシン アシンメトリック ブラック cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥23, 300	￥25, 164
WH14 - KHCFRX1B	カムシン アシンメトリック ブラック cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥23, 800	￥25, 704
WH14 - KHCFB	カムシン アシンメトリック ブラック cl. フロント	￥10, 300	￥11, 124
WH14 - KHCRB	カムシン アシンメトリック ブラック cl. リア カンパニョーロ FW ボディー	￥15, 800	￥17, 064
WH14 - KHCRX1B	カムシン アシンメトリック ブラック cl. リア HG 11 FW ボディー	￥16, 300	￥17, 604

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
	ボーラ™ ONE™ 35 ダーク・ラベル クリンチャー		
WH15 - BOCFR135DK	ボーラ ONE 35 ダーク cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥261,000	￥281,880
WH15 - BOCFRX1135DK	ボーラ ONE 35 ダーク cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥262,000	￥282,960
WH15 - BOCF135DK	ボーラ ONE 35 ダーク cl. フロント＋ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥131,000	￥141,480
WH15 - BOCFX135DK	ボーラ ONE 35 ダーク cl. フロント＋ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥131,000	￥141,480
WH15 - BOCR135DK	ボーラ ONE 35 ダーク cl. リア カンパニョーロ FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥147,000	￥158,760
WH15 - BOCRX1135DK	ボーラ ONE 35 ダーク cl. リア HG 11 FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥148,000	￥159,840
	ボーラ™ ONE™ 35 ダーク・ラベル チューブラー		
WH15 - BOTFR135DK	ボーラ ONE 35 ダーク tub. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥232,000	￥250,560
WH15 - BOTFRX1135DK	ボーラ ONE 35 ダーク tub. フロント+リア HG 11 FW ボディー ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥233,000	￥251,640
WH15 - BOTF135DK	ボーラ ONE 35 ダーク tub. フロント＋ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥115,000	￥124,200
WH15 - BOTFX135DK	ボーラ ONE 35 ダーク tub. フロント＋ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥115,000	￥124,200
WH15 - BOTR135DK	ボーラ ONE 35 ダーク tub. リア カンパニョーロ FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥124,000	￥133,920
WH15 - BOTRX1135DK	ボーラ ONE 35 ダーク tub. リア HG 11 FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥125,000	￥135,000
	ハイペロン™ ウルトラ™ TWO チューブラー		
WH9 - HYTFR	ハイペロン ウルトラ TWO tub. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥354,000	￥382,320
WH13 - HYTFRX1	ハイペロン ウルトラ TWO tub. フロント+リア HG 11 FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥355,000	￥383,400
WH9 - HYTF	ハイペロン ウルトラ TWO tub. フロント，incl. ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥177,000	￥191,160
WH9 - HYTFX	ハイペロン ウルトラ TWO tub. フロント，incl. ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥177,000	￥191,160
WH9 - HYTR	ハイペロン ウルトラ TWO tub. リア カンパニョーロ FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥188,000	￥203,040
WH13 - HYTRX1	ハイペロン ウルトラ TWO tub. リア HG 11 FW type ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥189,000	￥204,120
	シャマル™ ウルトラ™ C 17 クリンチャー		
WH17 - SHCFRB	シャマル ウルトラ C 17 cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥142,000	￥153,360
WH17 - SHCFRX1B	シャマル ウルトラ C 17 cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥143,000	￥154,440
WH17 - SHCFB	シャマル ウルトラ C 17 cl. フロント	￥69,000	￥74,520
WH17 - SHCRB	シャマル ウルトラ C 17 cl. リア カンパニョーロ FW ボディー	￥77,500	￥83,700
WH17 - SHCRXB	シャマル ウルトラ C 17 cl. リア HG 11 FW ボディー	￥78,500	￥84,780
	シャマル™ ウルトラ™ C 17 2 - WAY FIT™		
WH17 - SH2FRB	シャマル ウルトラ C 17 2 - WAY FIT フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥147,000	￥158,760
WH17 - SH2FRXB	シャマル ウルトラ C 17 2 - WAY FIT フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥148,000	￥159,840
WH17 - SH2FB	シャマル ウルトラ C 17 2 - WAY FIT フロント	￥71,500	￥77,220
WH17 - SH2RB	シャマル ウルトラ C 17 2 - WAY FIT リア カンパニョーロ FW ボディー	￥80,000	￥86,400
WH17 - SH2RXB	シャマル ウルトラ C 17 2 - WAY FIT リア HG 11 FW ボディー	￥80,100	￥86,508
	シャマル™ MILLE C 17 クリンチャー		
WH17 - SHCFRM	シャマル MILLE ブラック cl. フロント ＋ リア カンパニョーロ FW ボディー	￥157,000	￥169,560
WH17 - SHCFRXM	シャマル MILLE ブラック cl. フロント ＋ リア HG 11 FW ボディー	￥158,000	￥170,640
WH17 - SHCFM	シャマル MILLE ブラック cl. フロント ＋ ブレーキ・パッド BR - PEO 5001	￥73,800	￥79,704
WH17 - SHCFXM	シャマル MILLE ブラック cl. フロント ＋ ブレーキ・パッド BR - PEO 500 X 1	￥73,800	￥79,704
WH17 - SHCRM	シャマル MILLE ブラック cl. リア カンパニョーロ FW ボディー	￥83,400	￥90,072
WH17 - SHCRXM	シャマル MILLE ブラック cl. リア HG 11 FW ボディー	￥84,400	￥91,152
	ユーラス™ ブラック クリンチャー		
WH12 - EUCFRB	ユーラス ブラック cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥114,000	￥123,120
WH13 - EUCFRX1B	ユーラス ブラック cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥115,000	￥124,200
WH12 - EUCFB	ユーラス ブラック cl. フロント	￥52,000	￥56,160
WH12 - EUCRB	ユーラス ブラック cl. リア カンパニョーロ FW ボディー	￥65,000	￥70,200
WH13 - EUCRX1B	ユーラス ブラック cl. リア HG 11 FW ボディー	￥66,000	￥71,280
	ユーラス™ 2 - WAY FIT™ ブラック		
WH12 - EU2FRB	ユーラス 2 - WAY FIT ブラック フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー	￥119,000	￥128,520
WH13 - EU2FRX1B	ユーラス 2 - WAY FIT ブラック フロント+リア HG 11 FW ボディー	￥120,000	￥129,600

2017　カンパニョーロ 希望小売価格

2016年11月7日

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
	ボーラ™ ウルトラ™ 50 ダーク・ラベル クリンチャー		
WH15 - BOCFRDK	ボーラ ウルトラ 50 ダーク cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥378, 000	￥408, 240
WH15 - BOCFRX1DK	ボーラ ウルトラ 50 ダーク cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥379, 000	￥409, 320
WH15 - BOCFDK	ボーラ ウルトラ 50 ダーク cl. フロント ＋ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥193, 000	￥208, 440
WH15 - BOCFXDK	ボーラ ウルトラ 50 ダーク cl. フロント ＋ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥193, 000	￥208, 440
WH15 - BOCRDK	ボーラ ウルトラ 50 ダーク cl. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥209, 000	￥225, 720
WH15 - BOCRX1DK	ボーラ ウルトラ 50 ダーク cl. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥210, 000	￥226, 800
	ボーラ™ ウルトラ™ 50 ダーク・ラベル チューブラー		
WH15 - BOTFRDK	ボーラ ウルトラ 50 ダーク tub. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥349, 000	￥376, 920
WH15 - BOTFRX1DK	ボーラ ウルトラ 50 ダーク tub. フロント+リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥350, 000	￥378, 000
WH15 - BOTFDK	ボーラ ウルトラ 50 ダーク tub. フロント ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥173, 000	￥186, 840
WH15 - BOTFXDK	ボーラ ウルトラ 50 ダーク tub. フロント ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥173, 000	￥186, 840
WH15 - BOTRDK	ボーラ ウルトラ 50 ダーク tub. リア カンパニョーロ FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥187, 000	￥201, 960
WH15 - BOTRX1DK	ボーラ ウルトラ 50 ダーク tub. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥188, 000	￥203, 040
	ボーラ™ ウルトラ™ 80 ダーク・ラベル チューブラー		
WH15 - BOTFR80DK	ボーラ ウルトラ 80 ダーク tub. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥389, 000	￥420, 120
WH15 - BOTFRX180DK	ボーラ ウルトラ 80 ダーク tub. フロント+リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥390, 000	￥421, 200
WH15 - BOTF80DK	ボーラ ウルトラ 80 ダーク tub. フロント ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥210, 000	￥226, 800
WH15 - BOTFX80DK	ボーラ ウルトラ 80 ダーク tub. フロント ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥210, 000	￥226, 800
WH15 - BOTR80DK	ボーラ ウルトラ 80 ダーク tub. リア カンパニョーロ FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥192, 000	￥207, 360
WH15 - BOTRX180DK	ボーラ ウルトラ 80 ダーク tub. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥193, 000	￥208, 440
	ボーラ™ ウルトラ™ 35 ダーク・ラベル クリンチャー		
WH15 - BOCFR35DK	ボーラ ウルトラ 35 ダーク cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥378, 000	￥408, 240
WH15 - BOCFRX135DK	ボーラ ウルトラ 35 ダーク cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥379, 000	￥409, 320
WH15 - BOCF35DK	ボーラ ウルトラ 35 ダーク cl. フロント ＋ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥193, 000	￥208, 440
WH15 - BOCFX35DK	ボーラ ウルトラ 35 ダーク cl. フロント ＋ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥193, 000	￥208, 440
WH15 - BOCR35DK	ボーラ ウルトラ 35 ダーク cl. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥209, 000	￥225, 720
WH15 - BOCRX135DK	ボーラ ウルトラ 35 ダーク cl. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥210, 000	￥226, 800
	ボーラ™ ウルトラ™ 35 ダーク・ラベル チューブラー		
WH15 - BOTFR35DK	ボーラ ウルトラ 35 ダーク tub. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥349, 000	￥376, 920
WH15 - BOTFRX135DK	ボーラ ウルトラ 35 ダーク tub. フロント+リア HG 11 FW ボディー ＋ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥350, 000	￥378, 000
WH15 - BOTF35DK	ボーラ ウルトラ 35 ダーク tub. フロント ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥173, 000	￥186, 840
WH15 - BOTFX35DK	ボーラ ウルトラ 35 ダーク tub. フロント ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥173, 000	￥186, 840
WH15 - BOTR35DK	ボーラ ウルトラ 35 ダーク tub. リア カンパニョーロ FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥187, 000	￥201, 960
WH15 - BOTRX135DK	ボーラ ウルトラ 35 ダーク tub. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥188, 000	￥203, 040
	ボーラ™ ONE™ 50 ダーク・ラベル クリンチャー		
WH15 - BOCFR1DK	ボーラ ONE 50 ダーク cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥261, 000	￥281, 880
WH15 - BOCFRX11DK	ボーラ ONE 50 ダーク cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥262, 000	￥282, 960
WH15 - BOCF1DK	ボーラ ONE 50 ダーク cl. フロント ＋ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥131, 000	￥141, 480
WH15 - BOCFX1DK	ボーラ ONE 50 ダーク cl. フロント ＋ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥131, 000	￥141, 480
WH15 - BOCR1DK	ボーラ ONE 50 ダーク cl. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥147, 000	￥158, 760
WH15 - BOCRX11DK	ボーラ ONE 50 ダーク cl. リア HG 11 FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥148, 000	￥159, 840
	ボーラ™ ONE™ 50 ダーク・ラベル チューブラー		
WH15 - BOTFR1DK	ボーラ ONE 50 ダーク tub. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥232, 000	￥250, 560
WH15 - BOTFRX11DK	ボーラ ONE 50 ダーク tub. フロント+リア HG 11 FW ボディー+ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥233, 000	￥251, 640
WH15 - BOTF1DK	ボーラ ONE 50 ダーク tub. フロント ＋ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥115, 000	￥124, 200
WH15 - BOTFX1DK	ボーラ ONE 50 ダーク tub. フロント ＋ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥115, 000	￥124, 200
WH15 - BOTR1DK	ボーラ ONE 50 ダーク tub. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥124, 000	￥133, 920
WH15 - BOTRX11DK	ボーラ ONE 50 ダーク tub. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥125, 000	￥135, 000

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
WH15 - BOTRX1	ボーラ ウルトラ 50 tub. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥188,000	￥203,040
	ボーラ™ ウルトラ™ 80 チューブラー		
WH15 - BOTFR80	ボーラ ウルトラ 80 tub. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥389,000	￥420,120
WH15 - BOTFRX180	ボーラ ウルトラ 80 tub. フロント+リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥390,000	￥421,200
WH15 - BOTF80	ボーラ ウルトラ 80 tub. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥210,000	￥226,800
WH15 - BOTFX80	ボーラ ウルトラ 80 tub. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥210,000	￥226,800
WH15 - BOTR80	ボーラ ウルトラ 80 tub. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥192,000	￥207,360
WH15 - BOTRX180	ボーラ ウルトラ 80 tub. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥193,000	￥208,440
	ボーラ™ ウルトラ™ 35 クリンチャー		
WH15 - BOCFR35	ボーラ ウルトラ 35 cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥378,000	￥408,240
WH15 - BOCFRX135	ボーラ ウルトラ 35 cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー + ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥379,000	￥409,320
WH15 - BOCF35	ボーラ ウルトラ 35 cl. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥193,000	￥208,440
WH15 - BOCFX35	ボーラ ウルトラ 35 cl. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥193,000	￥208,440
WH15 - BOCR35	ボーラ ウルトラ 35 cl. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥209,000	￥225,720
WH15 - BOCRX135	ボーラ ウルトラ 35 cl. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥210,000	￥226,800
	ボーラ™ ウルトラ™ 35 チューブラー		
WH15 - BOTFR35	ボーラ ウルトラ 35 tub. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥349,000	￥376,920
WH15 - BOTFRX135	ボーラ ウルトラ 35 tub. フロント+リア HG 11 FW ボディー + ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥350,000	￥378,000
WH15 - BOTF35	ボーラ ウルトラ 35 tub. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥173,000	￥186,840
WH15 - BOTFX35	ボーラ ウルトラ 35 tub. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥173,000	￥186,840
WH15 - BOTR35	ボーラ ウルトラ 35 tub. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥187,000	￥201,960
WH15 - BOTRX135	ボーラ ウルトラ 35 tub. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥188,000	￥203,040
	ボーラ™ ONE™ 50 クリンチャー		
WH15 - BOCFR1	ボーラ ONE 50 cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥261,000	￥281,880
WH15 - BOCFRX11	ボーラ ONE 50 cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥262,000	￥282,960
WH15 - BOCF1	ボーラ ONE 50 cl. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥131,000	￥141,480
WH15 - BOCFX1	ボーラ ONE 50 cl. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥131,000	￥141,480
WH15 - BOCR1	ボーラ ONE 50 cl. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥147,000	￥158,760
WH15 - BOCRX11	ボーラ ONE 50 cl. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥148,000	￥159,840
	ボーラ™ ONE™ 50 チューブラー		
WH15 - BOTFR1	ボーラ ONE 50 tub. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥232,000	￥250,560
WH15 - BOTFRX11	ボーラ ONE 50 tub. フロント+リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥233,000	￥251,640
WH15 - BOTF1	ボーラ ONE 50 tub. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥115,000	￥124,200
WH15 - BOTFX1	ボーラ ONE 50 tub. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥115,000	￥124,200
WH15 - BOTR1	ボーラ ONE 50 tub. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥124,000	￥133,920
WH15 - BOTRX11	ボーラ ONE 50 tub. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥125,000	￥135,000
	ボーラ™ ONE™ 35 クリンチャー		
WH15 - BOCFR135	ボーラ ONE 35 cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥261,000	￥281,880
WH15 - BOCFRX1135	ボーラ ONE 35 cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー + ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥262,000	￥282,960
WH15 - BOCF135	ボーラ ONE 35 cl. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥131,000	￥141,480
WH15 - BOCFX135	ボーラ ONE 35 cl. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥131,000	￥141,480
WH15 - BOCR135	ボーラ ONE 35 cl. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥147,000	￥158,760
WH15 - BOCRX1135	ボーラ ONE 35 cl. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥148,000	￥159,840
	ボーラ™ ONE™ 35 チューブラー		
WH15 - BOTFR135	ボーラ ONE 35 tub. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥232,000	￥250,560
WH15 - BOTFRX1135	ボーラ ONE 35 tub. フロント+リア HG 11 FW ボディー + ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥233,000	￥251,640
WH15 - BOTF135	ボーラ ONE 35 tub. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥115,000	￥124,200
WH15 - BOTFX135	ボーラ ONE 35 tub. フロント + ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥115,000	￥124,200
WH15 - BOTR135	ボーラ ONE 35 tub. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥124,000	￥133,920
WH15 - BOTRX1135	ボーラ ONE 35 tub. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥125,000	￥135,000

2017 カンパニョーロ 希望小売価格

2016年11月7日

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
その他			
	10 s		
RD4 - REXS	レコード 10 s リア・ディレイラー ショート・ケージ	￥39, 100	￥42, 228
RD4 - REXM	レコード 10 s リア・ディレイラー ミドル・ケージ	￥39, 100	￥42, 228
EP7 - REXC	レコード QS 10 s エルゴパワー	￥42, 600	￥46, 008
CSK00 - RE1025	レコード UD 10 s スプロケット・セット 12 - 25	￥32, 100	￥34, 668
CSK00 - RE1036	レコード UD 10 s スプロケット・セット 13 - 26	￥32, 100	￥34, 668
CSK00 - RE1039	レコード UD 10 s スプロケット・セット 13 - 29	￥37, 800	￥40, 824
CN6 - REX	レコード ウルトラ・ナロー 10 s チェーン	￥6, 600	￥7, 128
	その他		
BB5 - CE1I	ケンタウル ボトム・ブラケット 111 mm - ITA	￥6, 700	￥7, 236
BB5 - CE1G	ケンタウル ボトム・ブラケット 111 mm - ENG	￥6, 700	￥7, 236
BB6 - CE5I	ケンタウル ボトム・ブラケット 115, 5 mm - ITA	￥6, 700	￥7, 236
BB6 - CE5G	ケンタウル ボトム・ブラケット 115, 5 mm - ENG	￥6, 700	￥7, 236
BB99 - CH02IT	コーラス ボトム・ブラケット 102 mm - ITA	￥10, 300	￥11, 124
BB99 - CH02BC	コーラス ボトム・ブラケット 102 mm - ENG	￥10, 300	￥11, 124
	レコード ピスタ		
BB01 - REPIBC	レコード P ボトム・ブラケット - ENG	￥12, 100	￥13, 068
FC01 - REPI547	レコード P クランクセット 165 mm - 47	￥35, 600	￥38, 448
FC01 - REPI548	レコード P クランクセット 165 mm - 48	￥35, 600	￥38, 448
FC01 - REPI549	レコード P クランクセット 165 mm - 49	￥35, 600	￥38, 448
FC01 - REPI550	レコード P クランクセット 165 mm - 50	￥35, 600	￥38, 448
FC01 - REPI551	レコード P クランクセット 165 mm - 51	￥35, 600	￥38, 448
FC01 - REPI552	レコード P クランクセット 165 mm - 52	￥35, 600	￥38, 448
FC01 - REPI047	レコード P クランクセット 170 mm - 47	￥35, 600	￥38, 448
FC01 - REPI048	レコード P クランクセット 170 mm - 48	￥35, 600	￥38, 448
FC01 - REPI049	レコード P クランクセット 170 mm - 49	￥35, 600	￥38, 448
FC01 - REPI050	レコード P クランクセット 170 mm - 50	￥35, 600	￥38, 448
FC01 - REPI051	レコード P クランクセット 170 mm - 51	￥35, 600	￥38, 448
FC01 - REPI052	レコード P クランクセット 170 mm - 52	￥35, 600	￥38, 448
HS7 - RE	レコード ヘッドセット	￥8, 000	￥8, 640
	ウォーター・ボトル		
WB12 - SR525	ウォーター・ボトル - 550 ml	￥1, 400	￥1, 512
WB12 - SR725	ウォーター・ボトル - 750 ml	￥1, 700	￥1, 836
WB12 - SRT6	サーマル・ウォーター・ボトル	￥4, 000	￥4, 320
	コルクスクリュー		
CTB - BR15	BIG コルクスクリュー - ブロンズ	￥22, 800	￥24, 624
CTB - SA15	BIG コルクスクリュー - サテン	￥22, 800	￥24, 624
ホイール			
	ボーラ™ ウルトラ™ 50 クリンチャー		
WH15 - BOCFR	ボーラ ウルトラ 50 cl. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥378, 000	￥408, 240
WH15 - BOCFRX1	ボーラ ウルトラ 50 cl. フロント+リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥379, 000	￥409, 320
WH15 - BOCF	ボーラ ウルトラ 50 cl. フロント ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥193, 000	￥208, 440
WH15 - BOCFX	ボーラ ウルトラ 50 cl. フロント ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥193, 000	￥208, 440
WH15 - BOCR	ボーラ ウルトラ 50 cl. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥209, 000	￥225, 720
WH15 - BOCRX1	ボーラ ウルトラ 50 cl. リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥210, 000	￥226, 800
	ボーラ™ ウルトラ™ 50 チューブラー		
WH15 - BOTFR	ボーラ ウルトラ 50 tub. フロント+リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥349, 000	￥376, 920
WH15 - BOTFRX1	ボーラ ウルトラ 50 tub. フロント+リア HG 11 FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥350, 000	￥378, 000
WH15 - BOTF	ボーラ ウルトラ 50 tub. フロント ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥173, 000	￥186, 840
WH15 - BOTFX	ボーラ ウルトラ 50 tub. フロント ＋ブレーキ・パッド BR - BO 500 X	￥173, 000	￥186, 840
WH15 - BOTR	ボーラ ウルトラ 50 tub. リア カンパニョーロ FW ボディー+ ブレーキ・パッド BR - BO 500	￥187, 000	￥201, 960

		希望小売価格 (税抜)	希望小売価格 (税込)
FC15 - RE040C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 34 - 50	¥78,000	¥84,240
FC15 - RE240C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172.5 mm 34 - 50	¥78,000	¥84,240
FC15 - RE540C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 34 - 50	¥78,000	¥84,240
OC12 - REG	アウトボード・カップ レコード ウルトラ・トルク - BSC	¥3,200	¥3,456
OC12 - REI	アウトボード・カップ レコード ウルトラ・トルク - IT	¥3,200	¥3,456
IC15 - RE41	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ 86.5 x 41	¥5,000	¥5,400
IC15 - RE42	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 30 68 x 42	¥5,000	¥5,400
IC15 - RE46	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 30 68 x 46	¥5,000	¥5,400
IC15 - UT386	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 386 86.5 x 46	¥5,000	¥5,400
IC15 - UTR51E	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB ライト 79 x 46	¥5,000	¥5,400
BR15 - RE	レコード - D スケルトン・ブレーキ (デュアル・ピボット フロント + モノ・ピボット リア)	¥33,000	¥35,640
BR15 - REDP	レコード スケルトン・ブレーキ (デュアル・ピボット フロント + リア)	¥37,100	¥40,068
BR16 - REDMF	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ - フロント	¥22,400	¥24,192
BR16 - REDMRSS	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ - リア チェーン・ステー	¥22,400	¥24,192
BR16 - REDMRBB	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ - リア BB 下	¥23,100	¥24,948
タイム・トライアル			
SL12 - TT10CG	10 s バー・エンド・コントロール	¥27,000	¥29,160
SL17 - TT11CG	11 s バー・エンド・コントロール	¥27,000	¥29,160
BL15 - TTCG	アルミニウム バー・エンド用ブレーキ・レバー	¥11,000	¥11,880
ゼノン™ 10			
RD7 - XEXM	ゼノン 10 s リア・ディレイラー ミドル・ケージ	¥5,800	¥6,264
RD7 - XEXS	ゼノン 10 s リア・ディレイラー ショート・ケージ	¥5,800	¥6,264
FD11 - VLB2B	ヴェローチェ ブラック 9 / 10 s 直付 フロント・ディレイラー	¥3,800	¥4,104
FD11 - VLB2C2	ヴェローチェ ブラック 9 / 10 s バンド式フロント・ディレイラー Ø 32 mm	¥4,600	¥4,968
FD11 - VLB2C5	ヴェローチェ ブラック 9 / 10 s バンド式フロント・ディレイラー Ø 35 mm	¥4,600	¥4,968
EP11 - XEXC	ゼノン QS エスケープ 10 s エルゴパワー	¥12,900	¥13,932
CS9 - VLX15	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 11 - 25	¥9,200	¥9,936
CS9 - VLX23	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 12 - 23	¥6,400	¥6,912
CS9 - VLX25	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 12 - 25	¥6,400	¥6,912
CS9 - VLX36	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 13 - 26	¥6,400	¥6,912
CS9 - VLX39	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 13 - 29	¥6,400	¥6,912
CN11 - VLX	ヴェローチェ 10 s チェーン	¥4,700	¥5,076
ゼノン™ 9			
RD02 - XE209	ゼノン 9 s リア・ディレイラー ショート・ケージ	¥5,800	¥6,264
RD02 - XE309	ゼノン 9 s リア・ディレイラー ミドル・ケージ	¥5,800	¥6,264
FD11 - VLB2B	ヴェローチェ ブラック 9 / 10 s 直付 フロント・ディレイラー	¥3,800	¥4,104
FD11 - VLB2C2	ヴェローチェ ブラック 9 / 10 s バンド式フロント・ディレイラー Ø 32 mm	¥4,600	¥4,968
FD11 - VLB2C5	ヴェローチェ ブラック 9 / 10 s バンド式フロント・ディレイラー Ø 35 mm	¥4,600	¥4,968
EP11 - XE9C	ゼノン 9 s エルゴパワー	¥12,900	¥13,932
CS01 - EC0923	ヴェローチェ UD 9 s スプロケット・セット 12 - 23	¥5,200	¥5,616
CS01 - EC0933	ヴェローチェ UD 9 s スプロケット・セット 13 - 23	¥5,200	¥5,616
CS01 - EC0936	ヴェローチェ UD 9 s スプロケット・セット 13 - 26	¥5,200	¥5,616
CS01 - EC0938	ヴェローチェ UD 9 s スプロケット・セット 13 - 28	¥6,900	¥7,452
CS03 - EC0948	ヴェローチェ UD 9 s スプロケット・セット 14 - 28	¥6,900	¥7,452
CN99 - RE09	レコード 9 s チェーン	¥4,300	¥4,644

2017　カンパニョーロ 希望小売価格

2016年11月7日

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
EP15 - AT13CC	アテナ トリプル パワー・シフト カーボン 11 s エルゴパワー － ブラック	￥28, 100	￥30, 348
EP15 - ATB13C	アテナ トリプル ブラック パワー・シフト 11 s エルゴパワー － ブラック	￥26, 500	￥28, 620
CS17 - 115	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 11 - 25	￥17, 500	￥18, 900
CS17 - 117	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 11 - 27	￥17, 500	￥18, 900
CS17 - 127	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 12 - 27	￥13, 100	￥14, 148
CN17 - 1114	カンパニョーロ 11 s チェーン － 114 リンク	￥4, 400	￥4, 752
FC13 - ATB0092	アテナ トリプル ブラック パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 170 mm 30 - 39 - 52	￥36, 800	￥39, 744
FC13 - ATB2092	アテナ トリプル ブラック パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 172. 5 mm 30 - 39 - 52	￥36, 800	￥39, 744
FC13 - ATB5092	アテナ トリプル ブラック パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 175 mm 30 - 39 - 52	￥36, 800	￥39, 744
OC13 - CEG	アウトボード・カップ パワー・トルク・システム － BSC	￥3, 000	￥3, 240
OC13 - CEI	アウトボード・カップ パワー・トルク・システム － IT	￥3, 000	￥3, 240
IC15 - PT386	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 386 86. 5 x 46	￥5, 400	￥5, 832
IC15 - PT41	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 86 86. 5 x 41	￥5, 400	￥5, 832
IC15 - PT42	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 30 68 x 42	￥5, 400	￥5, 832
IC15 - PT46	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ PF 30 68 x 46	￥5, 400	￥5, 832
IC15 - PT7342	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 30 A 73 x 42	￥5, 400	￥5, 832
BR17 - POBDP	ポテンツァ ブラック ブレーキ（デュアル・ピボット フロント ＋ リア）	￥7, 000	￥7, 560
BR17 - DIDMF	ダイレクト・マウント・ブレーキ － フロント	￥11, 400	￥12, 312
BR17 - DIDMRBB	ダイレクト・マウント・ブレーキ － リア チェーン・ステー	￥12, 300	￥13, 284
BR17 - DIDMRSS	ダイレクト・マウント・ブレーキ － リア BB 下	￥11, 400	￥12, 312
レコード™　TT　EPS™			
RD12 - RE1EPS	RE 11 s EPS リア・ディレイラー	￥77, 000	￥83, 160
FD15 - RE2BEPS	RE 11 s EPS 直付フロント・ディレイラー	￥71, 000	￥76, 680
FD - SR001EPS	フロント・ディレイラー スティフネス・インクリーサー	￥9, 500	￥10, 260
FD - SR003	チェーン・ガード（Ø 32 / 35 クランプ・バンド用）	￥5, 600	￥6, 048
FD - SR203	チェーン・ガード CAMPY CSD システム（直付 フロント・ディレイラー用）	￥4, 900	￥5, 292
DC12 - RE2B	RE Ø 32 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	￥3, 200	￥3, 456
DC12 - RE5B	RE Ø 35 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	￥3, 200	￥3, 456
SL13 - BE11CGEPS	RE TT 11 s EPS バー・エンド・コントロール	￥50, 300	￥54, 324
BL13 - BECGCEPS	RE TT 11 s EPS バー・エンド用ブレーキ・レバー	￥62, 200	￥67, 176
IF16 - BEEPS	TT EPS V 3 インターフェース（SR、RE 用）	￥37, 400	￥40, 392
PU16 - EPS	EPS V 3 パワー・ユニット（SR、RE 用）	￥58, 200	￥62, 856
AC12 - CAADBBEPS	EPS ケーブル・キット パワー・ユニット － インターフェース	￥5, 700	￥6, 156
AC16 - HOBCEPS	EPS V 3 パワー・ユニット ボトル・ケージ用ホルダー	￥3, 400	￥3, 672
AC16 - HOSP27	パワー・ユニット用シートポスト・アダプター Ø 32 mm	￥1, 400	￥1, 512
AC16 - HOSP32	パワー・ユニット用シートポスト・アダプター Ø 27 mm	￥1, 400	￥1, 512
AC14 - BCEPS	EPS バッテリー・チャージャー・キット（EPS V 2 / V 3 パワー・ユニット用）	￥12, 900	￥13, 932
AC12 - CAUSEPS	EPS バッテリー・チャージャー用電源ケーブル	￥1, 200	￥1, 296
CS9 - RE113	レコード 11 s スプロケット・セット 11 - 23	￥37, 500	￥40, 500
CS9 - RE115	レコード 11 s スプロケット・セット 11 - 25	￥39, 300	￥42, 444
CS14 - RE117	レコード 11 s スプロケット・セット 11 - 27	￥50, 600	￥54, 648
CS15 - RE119	レコード 11 s スプロケット・セット 11 - 29	￥52, 300	￥56, 484
CS9 - RE125	レコード 11 s スプロケット・セット 12 - 25	￥37, 500	￥40, 500
CS9 - RE127	レコード 11 s スプロケット・セット 12 - 27	￥39, 300	￥42, 444
CS10 - RE129	レコード 11 s スプロケット・セット 12 - 29	￥48, 800	￥52, 704
CN11 - RE1	レコード 11 s チェーン	￥7, 300	￥7, 884
FC15 - RE093C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 39 - 53	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE293C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172. 5 mm 39 - 53	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE593C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 39 - 53	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE062C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 36 - 52	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE262C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172. 5 mm 36 - 52	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE562C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 36 - 52	￥78, 000	￥84, 240

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
FC11 - VLB040	ヴェローチェ ブラック パワー・トルク・システム CT 10 s クランクセット 170 mm 34 - 50	¥20,000	¥21,600
FC11 - VLB240	ヴェローチェ ブラック パワー・トルク・システム CT 10 s クランクセット 172,5 mm 34 - 50	¥20,000	¥21,600
FC11 - VLB540	ヴェローチェ ブラック パワー・トルク・システム CT 10 s クランクセット 175 mm 34 - 50	¥20,000	¥21,600
OC13 - CEG	アウトボード・カップ パワー・トルク・システム - BSC	¥3,000	¥3,240
OC13 - CEI	アウトボード・カップ パワー・トルク・システム - IT	¥3,000	¥3,240
IC15 - PT41	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 86 86,5 x 41	¥5,400	¥5,832
IC15 - PT386	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 386 86,5 x 46	¥5,400	¥5,832
IC15 - PT42	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 30 68 x 42	¥5,400	¥5,832
IC15 - PT46	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ PF 30 68 x 46	¥5,400	¥5,832
IC15 - PT7342	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 30 A 73 x 42	¥5,400	¥5,832
BR15 - VLBDP	ヴェローチェ ブラック ブレーキ（デュアル・ピボット フロント + リア）	¥6,800	¥7,344
ヴェローチェ™ シルバー			
RD11 - VLSXS	ヴェローチェ シルバー 10 s リア・ディレイラー ショート・ケージ	¥11,400	¥12,312
RD11 - VLSXM	ヴェローチェ シルバー 10 s リア・ディレイラー ミドル・ケージ	¥11,400	¥12,312
FD11 - VLS2B	ヴェローチェ シルバー 9 / 10 s 直付 フロント・ディレイラー	¥3,800	¥4,104
FD11 - VLS2C2	ヴェローチェ シルバー 9 / 10 s バンド式フロント・ディレイラー Ø 32 mm	¥4,600	¥4,968
FD11 - VLS2C5	ヴェローチェ シルバー 9 / 10 s バンド式フロント・ディレイラー Ø 35 mm	¥4,600	¥4,968
FD - SR003	チェーン・ガード（Ø 32 / 35 クランプ・バンド用）	¥5,600	¥6,048
FD - SR203	チェーン・ガード CAMPY CSD システム（直付 フロント・ディレイラー用）	¥4,900	¥5,292
EP15 - VLSXC	ヴェローチェ シルバー パワー・シフト 10 s エルゴパワー - ブラック	¥15,300	¥16,524
CS9 - VLX15	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 11 - 25	¥9,200	¥9,936
CS9 - VLX23	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 12 - 23	¥6,400	¥6,912
CS9 - VLX25	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 12 - 25	¥6,400	¥6,912
CS9 - VLX36	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 13 - 26	¥6,400	¥6,912
CS9 - VLX39	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 13 - 29	¥6,400	¥6,912
CS13 - CEX27	ケンタウル UD 10 s スプロケット・セット 12 - 27	¥12,800	¥13,824
CS13 - CEX20	ケンタウル UD 10 s スプロケット・セット 12 - 30	¥13,400	¥14,472
CS9 - CEX43	ケンタウル UD 10 s スプロケット・セット 14 - 23	¥13,300	¥14,364
CN11 - VLX	ヴェローチェ 10 s チェーン	¥4,700	¥5,076
FC11 - VLS093	ヴェローチェ シルバー パワー・トルク・システム 10 s クランクセット 170 mm 39 - 53	¥20,000	¥21,600
FC11 - VLS293	ヴェローチェ シルバー パワー・トルク・システム 10 s クランクセット 172,5 mm 39 - 53	¥20,000	¥21,600
FC11 - VLS593	ヴェローチェ シルバー パワー・トルク・システム 10 s クランクセット 175 mm 39 - 53	¥20,000	¥21,600
FC11 - VLS092	ヴェローチェ シルバー パワー・トルク・システム 10 s クランクセット 170 mm 39 - 52	¥20,000	¥21,600
FC11 - VLS292	ヴェローチェ シルバー パワー・トルク・システム 10 s クランクセット 172,5 mm 39 - 52	¥20,000	¥21,600
FC11 - VLS592	ヴェローチェ シルバー パワー・トルク・システム 10 s クランクセット 175 mm 39 - 52	¥20,000	¥21,600
FC11 - VLS040	ヴェローチェ シルバー パワー・トルク・システム CT 10 s クランクセット 170 mm 34 - 50	¥20,000	¥21,600
FC11 - VLS240	ヴェローチェ シルバー パワー・トルク・システム CT 10 s クランクセット 172,5 mm 34 - 50	¥20,000	¥21,600
FC11 - VLS540	ヴェローチェ シルバー パワー・トルク・システム CT 10 s クランクセット 175 mm 34 - 50	¥20,000	¥21,600
IC15 - PT41	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 86 86,5 x 41	¥5,400	¥5,832
IC15 - PT386	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 386 86,5 x 46	¥5,400	¥5,832
IC15 - PT42	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 30 68 x 42	¥5,400	¥5,832
IC15 - PT46	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ PF 30 68 x 46	¥5,400	¥5,832
IC15 - PT7342	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 30 A 73 x 42	¥5,400	¥5,832
OC13 - CEG	アウトボード・カップ パワー・トルク・システム - BSC	¥3,000	¥3,240
OC13 - CEI	アウトボード・カップ パワー・トルク・システム - IT	¥3,000	¥3,240
BR15 - VLSDP	ヴェローチェ シルバー ブレーキ（デュアル・ピボット フロント + リア）	¥6,800	¥7,344
トリプル			
	アテナ™ ブラック		
RD13 - ATB13	アテナ トリプル ブラック 11 s リア・ディレイラー	¥17,800	¥19,224
FD13 - ATB3B	アテナ トリプル ブラック 11 s 直付 フロント・ディレイラー	¥12,300	¥13,284
DC12 - RE2B	RE Ø 32 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	¥3,200	¥3,456
DC12 - RE5B	RE Ø 35 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	¥3,200	¥3,456

2017 カンパニョーロ 希望小売価格

2016年11月7日

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
FD17 - POS2B	ポテンツァ シルバー 11 s 直付 フロント・ディレイラー	￥8, 000	￥8, 640
FD - SR003	チェーン・ガード（Ø 32 / 35 クランプ・バンド用）	￥5, 600	￥6, 048
FD - SR203	チェーン・ガード CAMPY CSD システム（直付 フロント・ディレイラー用）	￥4, 900	￥5, 292
DC12 - RE2B	RE Ø 32 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	￥3, 200	￥3, 456
DC12 - RE5B	RE Ø 35 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	￥3, 200	￥3, 456
EP17 - POS1C	ポテンツァ シルバー パワー・シフト 11 s エルゴパワー	￥21, 000	￥22, 680
CS17 - 112	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 11 - 32	￥19, 000	￥20, 520
CS17 - 115	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 11 - 25	￥17, 500	￥18, 900
CS17 - 117	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 11 - 27	￥17, 500	￥18, 900
CS17 - 119	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 11 - 29	￥17, 500	￥18, 900
CS17 - 127	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 12 - 27	￥13, 100	￥14, 148
CN17 - 1114	カンパニョーロ 11 s チェーン － 114 リンク	￥4, 400	￥4, 752
FC17 - POS093	ポテンツァ シルバー パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 170 mm 39 - 53	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - POS293	ポテンツァ シルバー パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 172, 5 mm 39 - 53	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - POS593	ポテンツァ シルバー パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 175 mm 39 - 53	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - POS062	ポテンツァ シルバー パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 170 mm 36 - 52	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - POS262	ポテンツァ シルバー パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 172, 5 mm 36 - 52	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - POS562	ポテンツァ シルバー パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 175 mm 36 - 52	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - POS040	ポテンツァ シルバー パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 170 mm 34 - 50	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - POS240	ポテンツァ シルバー パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 172, 5 mm 34 - 50	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - POS540	ポテンツァ シルバー パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 175 mm 34 - 50	￥28, 500	￥30, 780
OC13 - CEG	アウトボード・カップ パワー・トルク・システム － BSC	￥3, 000	￥3, 240
OC13 - CEI	アウトボード・カップ パワー・トルク・システム － IT	￥3, 000	￥3, 240
IC15 - PT41	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 86 86, 5 x 41	￥5, 400	￥5, 832
IC15 - PT386	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 386 86, 5 x 46	￥5, 400	￥5, 832
IC15 - PT42	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 30 68 x 42	￥5, 400	￥5, 832
IC15 - PT46	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ PF 30 68 x 46	￥5, 400	￥5, 832
IC15 - PT7342	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 30 A 73 x 42	￥5, 400	￥5, 832
BR17 - POSDP	ポテンツァ シルバー ブレーキ（デュアル・ピボット フロント ＋ リア）	￥7, 000	￥7, 560
BR17 - DIDMF	ダイレクト・マウント・ブレーキ － フロント	￥11, 400	￥12, 312
BR17 - DIDMRSS	ダイレクト・マウント・ブレーキ － リア チェーン・ステー	￥11, 400	￥12, 312
BR17 - DIDMRBB	ダイレクト・マウント・ブレーキ － リア BB 下	￥12, 300	￥13, 284
ヴェローチェ™ ブラック			
RD11 - VLBXS	ヴェローチェ ブラック 10 s リア・ディレイラー ショート・ケージ	￥11, 400	￥12, 312
RD11 - VLBXM	ヴェローチェ ブラック 10 s リア・ディレイラー ミドル・ケージ	￥11, 400	￥12, 312
FD11 - VLB2B	ヴェローチェ ブラック 9 / 10 s 直付 フロント・ディレイラー	￥3, 800	￥4, 104
FD11 - VLB2C2	ヴェローチェ ブラック 9 / 10 s バンド式フロント・ディレイラー Ø 32 mm	￥4, 600	￥4, 968
FD11 - VLB2C5	ヴェローチェ ブラック 9 / 10 s バンド式フロント・ディレイラー Ø 35 mm	￥4, 600	￥4, 968
FD - SR003	チェーン・ガード（Ø 32 / 35 クランプ・バンド用）	￥5, 600	￥6, 048
FD - SR203	チェーン・ガード CAMPY CSD システム（直付 フロント・ディレイラー用）	￥4, 900	￥5, 292
EP15 - VLBXC	ヴェローチェ ブラック パワー・シフト 10 s エルゴパワー － ブラック	￥15, 300	￥16, 524
CS9 - VLX15	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 11 - 25	￥9, 200	￥9, 936
CS9 - VLX23	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 12 - 23	￥6, 400	￥6, 912
CS9 - VLX25	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 12 - 25	￥6, 400	￥6, 912
CS9 - VLX36	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 13 - 26	￥6, 400	￥6, 912
CS9 - VLX39	ヴェローチェ UD 10 s スプロケット・セット 13 - 29	￥6, 400	￥6, 912
CS13 - CEX27	ケンタウル UD 10 s スプロケット・セット 12 - 27	￥12, 800	￥13, 824
CS13 - CEX20	ケンタウル UD 10 s スプロケット・セット 12 - 30	￥13, 400	￥14, 472
CS9 - CEX43	ケンタウル UD 10 s スプロケット・セット 14 - 23	￥13, 300	￥14, 364
CN11 - VLX	ヴェローチェ 10 s チェーン	￥4, 700	￥5, 076
FC11 - VLB093	ヴェローチェ ブラック パワー・トルク・システム 10 s クランクセット 170 mm 39 - 53	￥20, 000	￥21, 600
FC11 - VLB293	ヴェローチェ ブラック パワー・トルク・システム 10 s クランクセット 172, 5 mm 39 - 53	￥20, 000	￥21, 600
FC11 - VLB593	ヴェローチェ ブラック パワー・トルク・システム 10 s クランクセット 175 mm 39 - 53	￥20, 000	￥21, 600
FC11 - VLB092	ヴェローチェ ブラック パワー・トルク・システム 10 s クランクセット 170 mm 39 - 52	￥20, 000	￥21, 600
FC11 - VLB292	ヴェローチェ ブラック パワー・トルク・システム 10 s クランクセット 172, 5 mm 39 - 52	￥20, 000	￥21, 600
FC11 - VLB592	ヴェローチェ ブラック パワー・トルク・システム 10 s クランクセット 175 mm 39 - 52	￥20, 000	￥21, 600

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
FC12 - 1692C	ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 165 mm 39 - 52 (MY 2012)	￥65, 100	￥70, 308
FC12 - 1693C	ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 165 mm 39 - 53 (MY 2012)	￥65, 100	￥70, 308
FC13 - 1662C	ウルトラ・トルク CT カーボン 11 s クランクセット 165 mm 36 - 52 (MY 2012)	￥65, 100	￥70, 308
FC13 - 1640C	ウルトラ・トルク CT カーボン 11 s クランクセット 165 mm 34 - 50 (MY 2012)	￥65, 100	￥70, 308
OC12 - REG	アウトボード・カップ レコード ウルトラ・トルク - BSC	￥3, 200	￥3, 456
OC12 - REI	アウトボード・カップ レコード ウルトラ・トルク - IT	￥3, 200	￥3, 456
IC15 - RE41	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ 86, 5 x 41	￥5, 000	￥5, 400
IC15 - RE42	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 30 68 x 42	￥5, 000	￥5, 400
IC15 - RE46	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 30 68 x 46	￥5, 000	￥5, 400
IC15 - UT386	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 386 86, 5 x 46	￥5, 000	￥5, 400
IC15 - UTR51E	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB ライト 79 x 46	￥5, 000	￥5, 400
BR15 - CHDP	コーラス スケルトン・ブレーキ (デュアル・ピボット フロント + リア)	￥14, 500	￥15, 660
BR17 - DIDMF	ダイレクト・マウント・ブレーキ - フロント	￥11, 400	￥12, 312
BR17 - DIDMRBB	ダイレクト・マウント・ブレーキ - リア チェーン・ステー	￥12, 300	￥13, 284
BR17 - DIDMRSS	ダイレクト・マウント・ブレーキ - リア BB 下	￥11, 400	￥12, 312
ポテンツァ 11™ ブラック			
RD17 - POB1S	ポテンツァ ブラック 11 s リア・ディレイラー - ショート・ケージ	￥17, 500	￥18, 900
RD17 - POB1M	ポテンツァ ブラック 11 s リア・ディレイラー - ミドル・ケージ	￥17, 500	￥18, 900
FD17 - POB2B	ポテンツァ ブラック 11 s 直付 フロント・ディレイラー	￥8, 000	￥8, 640
FD - SR003	チェーン・ガード (Ø 32 / 35 クランプ・バンド用)	￥5, 600	￥6, 048
FD - SR203	チェーン・ガード CAMPY CSD システム (直付 フロント・ディレイラー用)	￥4, 900	￥5, 292
DC12 - RE2B	RE Ø 32 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	￥3, 200	￥3, 456
DC12 - RE5B	RE Ø 35 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	￥3, 200	￥3, 456
EP17 - POB1C	ポテンツァ ブラック パワー・シフト 11 s エルゴパワー	￥21, 000	￥22, 680
CS17 - 112	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 11 - 32	￥19, 000	￥20, 520
CS17 - 115	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 11 - 25	￥17, 500	￥18, 900
CS17 - 117	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 11 - 27	￥17, 500	￥18, 900
CS17 - 119	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 11 - 29	￥17, 500	￥18, 900
CS17 - 127	カンパニョーロ 11 s スプロケット・セット 12 - 27	￥13, 100	￥14, 148
CN17 - 1114	カンパニョーロ 11 s チェーン - 114 リンク	￥4, 400	￥4, 752
FC17 - PO093	ポテンツァ ブラック パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 170 mm 39 - 53	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - PO293	ポテンツァ ブラック パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 172, 5 mm 36 - 52	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - PO593	ポテンツァ ブラック パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 175 mm 36 - 52	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - PO062	ポテンツァ ブラック パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 170 mm 36 - 52	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - PO262	ポテンツァ ブラック パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 172, 5 mm 36 - 52	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - PO562	ポテンツァ ブラック パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 175 mm 36 - 52	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - PO040	ポテンツァ ブラック パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 170 mm 34 - 50	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - PO240	ポテンツァ ブラック パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 172, 5 mm 34 - 50	￥28, 500	￥30, 780
FC17 - PO540	ポテンツァ ブラック パワー・トルク・システム 11 s クランクセット 175 mm 34 - 50	￥28, 500	￥30, 780
OC13 - CEG	アウトボード・カップ パワー・トルク・システム - BSC	￥3, 000	￥3, 240
OC13 - CEI	アウトボード・カップ パワー・トルク・システム - IT	￥3, 000	￥3, 240
IC15 - PT41	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 86 86, 5 x 41	￥5, 400	￥5, 832
IC15 - PT386	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 386 86, 5 x 46	￥5, 400	￥5, 832
IC15 - PT42	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 30 68 x 42	￥5, 400	￥5, 832
IC15 - PT46	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ PF 30 68 x 46	￥5, 400	￥5, 832
IC15 - PT7342	パワー・トルク・システム OS - Fit カップ BB 30 A 73 x 42	￥5, 400	￥5, 832
BR17 - POBDP	ポテンツァ ブラック ブレーキ (デュアル・ピボット フロント + リア)	￥7, 000	￥7, 560
BR17 - DIDMF	ダイレクト・マウント・ブレーキ - フロント	￥11, 400	￥12, 312
BR17 - DIDMRSS	ダイレクト・マウント・ブレーキ - リア チェーン・ステー	￥11, 400	￥12, 312
BR17 - DIDMRBB	ダイレクト・マウント・ブレーキ - リア BB 下	￥12, 300	￥13, 284
ポテンツァ 11™ シルバー			
RD17 - POS1S	ポテンツァ シルバー 11 s リア・ディレイラー - ショート・ケージ	￥17, 500	￥18, 900
RD17 - POS1M	ポテンツァ シルバー 11 s リア・ディレイラー - ミドル・ケージ	￥17, 500	￥18, 900

2017　カンパニョーロ 希望小売価格

2016年11月7日

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
FC15 - CH562C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 36 - 52	¥58,600	¥63,288
FC15 - CH040C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 34 - 50	¥58,600	¥63,288
FC15 - CH240C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172.5 mm 34 - 50	¥58,600	¥63,288
FC15 - CH540C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 34 - 50	¥58,600	¥63,288
FC12 - 1692C	ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 165 mm 39 - 52 (MY 2012)	¥65,100	¥70,308
FC12 - 1693C	ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 165 mm 39 - 53 (MY 2012)	¥65,100	¥70,308
FC13 - 1662C	ウルトラ・トルク CT カーボン 11 s クランクセット 165 mm 36 - 52 (MY 2012)	¥65,100	¥70,308
FC13 - 1640C	ウルトラ・トルク CT カーボン 11 s クランクセット 165 mm 34 - 50 (MY 2012)	¥65,100	¥70,308
OC12 - REG	アウトボード・カップ レコード ウルトラ・トルク - BSC	¥3,200	¥3,456
OC12 - REI	アウトボード・カップ レコード ウルトラ・トルク - IT	¥3,200	¥3,456
IC15 - RE41	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ 86.5 x 41	¥5,000	¥5,400
IC15 - RE42	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 30 68 x 42	¥5,000	¥5,400
IC15 - RE46	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 30 68 x 46	¥5,000	¥5,400
IC15 - UT386	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 386 86.5 x 46	¥5,000	¥5,400
IC15 - UTR51E	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB ライト 79 x 46	¥5,000	¥5,400
BR15 - CHDP	コーラス スケルトン・ブレーキ（デュアル・ピボット フロント + リア）	¥14,500	¥15,660
BR17 - DIDMF	ダイレクト・マウント・ブレーキ - フロント	¥11,400	¥12,312
BR17 - DIDMRSS	ダイレクト・マウント・ブレーキ - リア チェーン・ステー	¥11,400	¥12,312
BR17 - DIDMRBB	ダイレクト・マウント・ブレーキ - リア BB 下	¥12,300	¥13,284
コーラス™ EPS™			
RD15 - CH1EPS	コーラス EPS 11 s リア・ディレイラー	¥59,800	¥64,584
FD15 - CH2BEPS	コーラス EPS 11 s 直付 フロント・ディレイラー	¥54,500	¥58,860
FD - SR001EPS	フロント・ディレイラー スティフネス・インクリーサー	¥9,500	¥10,260
FD - SR003	チェーン・ガード（Ø 32 / 35 クランプ・バンド用）	¥5,600	¥6,048
FD - SR203	チェーン・ガード CAMPY CSD システム（直付 フロント・ディレイラー用）	¥4,900	¥5,292
DC12 - RE2B	RE Ø 32 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	¥3,200	¥3,456
DC12 - RE5B	RE Ø 35 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	¥3,200	¥3,456
EP15 - CH1CEPS	コーラス EPS ウルトラ・シフト 11 s エルゴパワー - ブラック	¥34,500	¥37,260
IF15 - CHEPS	CH EPS インターフェース	¥16,000	¥17,280
PU15 - CHEPS	CH EPS V 2 パワー・ユニット	¥48,500	¥52,380
AC13 - CAADBBATEPS	EPS ケーブル・キット パワー・ユニット - インターフェース	¥4,100	¥4,428
AC13 - CAADSPATEPS	EPS ケーブル・キット インターフェース - RD - FD	¥10,300	¥11,124
AC14 - CAADBCEPS	EPS V 2 パワー・ユニット 充電ケーブル用エクステンション	¥8,600	¥9,288
AC14 - HOEXEPS	EPS V 2 パワー・ユニット 外付けホルダー	¥1,700	¥1,836
AC15 - HOSP27	EPS V 2 パワー・ユニット用シートポスト・アダプター Ø 27 mm	¥2,500	¥2,700
AC15 - HOSP32	EPS V 2 パワー・ユニット用シートポスト・アダプター Ø 32 mm	¥2,500	¥2,700
AC14 - BCEPS	EPS バッテリー・チャージャー・キット（EPS V 2 / V 3 パワー・ユニット用）	¥12,900	¥13,932
AC12 - CAUSEPS	EPS バッテリー・チャージャー用電源ケーブル	¥1,200	¥1,296
CS9 - CH113	コーラス 11 s スプロケット・セット 11 - 23	¥20,800	¥22,464
CS9 - CH115	コーラス 11 s スプロケット・セット 11 - 25	¥20,800	¥22,464
CS14 - CH117	コーラス 11 s スプロケット・セット 11 - 27	¥20,800	¥22,464
CS15 - CH119	コーラス 11 s スプロケット・セット 11 - 29	¥20,800	¥22,464
CS9 - CH125	コーラス 11 s スプロケット・セット 12 - 25	¥17,000	¥18,360
CS9 - CH127	コーラス 11 s スプロケット・セット 12 - 27	¥17,000	¥18,360
CS10 - CH129	コーラス 11 s スプロケット・セット 12 - 29	¥17,000	¥18,360
CN9 - CH1	コーラス 11 s チェーン	¥6,000	¥6,480
FC15 - CH093C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 39 - 53	¥58,600	¥63,288
FC15 - CH293C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172.5 mm 39 - 53	¥58,600	¥63,288
FC15 - CH593C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 39 - 53	¥58,600	¥63,288
FC15 - CH062C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 36 - 52	¥58,600	¥63,288
FC15 - CH262C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172.5 mm 36 - 52	¥58,600	¥63,288
FC15 - CH562C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 36 - 52	¥58,600	¥63,288
FC15 - CH040C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 34 - 50	¥58,600	¥63,288
FC15 - CH240C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172.5 mm 34 - 50	¥58,600	¥63,288
FC15 - CH540C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 34 - 50	¥58,600	¥63,288

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
AC14 - BCEPS	EPS バッテリー・チャージャー・キット（EPS V 2 / V 3 パワー・ユニット用）	￥12, 900	￥13, 932
AC12 - CAUSEPS	EPS バッテリー・チャージャー用電源ケーブル	￥1, 200	￥1, 296
CS9 - RE113	レコード 11 s スプロケット・セット 11 - 23	￥37, 500	￥40, 500
CS9 - RE115	レコード 11 s スプロケット・セット 11 - 25	￥39, 300	￥42, 444
CS14 - RE117	レコード 11 s スプロケット・セット 11 - 27	￥50, 600	￥54, 648
CS15 - RE119	レコード 11 s スプロケット・セット 11 - 29	￥52, 300	￥56, 484
CS9 - RE125	レコード 11 s スプロケット・セット 12 - 25	￥37, 500	￥40, 500
CS9 - RE127	レコード 11 s スプロケット・セット 12 - 27	￥39, 300	￥42, 444
CS10 - RE129	レコード 11 s スプロケット・セット 12 - 29	￥48, 800	￥52, 704
CN11 - RE1	レコード 11 s チェーン	￥7, 300	￥7, 884
FC15 - RE093C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 39 - 53	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE293C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172, 5 mm 39 - 53	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE593C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 39 - 53	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE062C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 36 - 52	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE262C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172, 5 mm 36 - 52	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE562C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 36 - 52	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE040C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 34 - 50	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE240C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172, 5 mm 34 - 50	￥78, 000	￥84, 240
FC15 - RE540C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 34 - 50	￥78, 000	￥84, 240
OC12 - REG	アウトボード・カップ レコード ウルトラ・トルク － BSC	￥3, 200	￥3, 456
OC12 - REI	アウトボード・カップ レコード ウルトラ・トルク － IT	￥3, 200	￥3, 456
IC15 - RE41	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ 86, 5 x 41	￥5, 000	￥5, 400
IC15 - RE42	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 30 68 x 42	￥5, 000	￥5, 400
IC15 - RE46	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 30 68 x 46	￥5, 000	￥5, 400
IC15 - UT386	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 386 86, 5 x 46	￥5, 000	￥5, 400
IC15 - UTR51E	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB ライト 79 x 46	￥5, 000	￥5, 400
BR15 - RE	レコード － D スケルトン・ブレーキ（デュアル・ピボット フロント ＋ モノ・ピボット リア）	￥33, 000	￥35, 640
BR15 - REDP	レコード スケルトン・ブレーキ（デュアル・ピボット フロント ＋ リア）	￥37, 100	￥40, 068
BR16 - REDMF	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ － フロント	￥22, 400	￥24, 192
BR16 - REDMRSS	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ － リア チェーン・ステー	￥22, 400	￥24, 192
BR16 - REDMRBB	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ － リア BB 下	￥23, 100	￥24, 948
HS7 - RE	レコード ヘッドセット	￥8, 000	￥8, 640
BC12 - SRC	スーパー・レコード ボトル・ケージ（ボトル付）	￥8, 600	￥9, 288
コーラス™			
RD15 - CH1	コーラス 11 s リア・ディレイラー	￥30, 200	￥32, 616
FD15 - CH2B	コーラス 11 s 直付 フロント・ディレイラー	￥12, 500	￥13, 500
FD15 - CH2BS2	コーラス 11 s 直付 フロント・ディレイラー（S 2 システム）	￥12, 500	￥13, 500
FD - SR003	チェーン・ガード（Ø 32 / 35 クランプ・バンド用）	￥5, 600	￥6, 048
FD - SR203	チェーン・ガード CAMPY CSD システム（直付 フロント・ディレイラー用）	￥4, 900	￥5, 292
DC12 - RE2B	RE Ø 32 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	￥3, 200	￥3, 456
DC12 - RE5B	RE Ø 35 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	￥3, 200	￥3, 456
EP15 - CH1C	コーラス ウルトラ・シフト 11 s エルゴパワー － ブラック	￥39, 300	￥42, 444
CS9 - CH113	コーラス 11 s スプロケット・セット 11 - 23	￥20, 800	￥22, 464
CS9 - CH115	コーラス 11 s スプロケット・セット 11 - 25	￥20, 800	￥22, 464
CS14 - CH117	コーラス 11 s スプロケット・セット 11 - 27	￥20, 800	￥22, 464
CS15 - CH119	コーラス 11 s スプロケット・セット 11 - 29	￥20, 800	￥22, 464
CS9 - CH125	コーラス 11 s スプロケット・セット 12 - 25	￥17, 000	￥18, 360
CS9 - CH127	コーラス 11 s スプロケット・セット 12 - 27	￥17, 000	￥18, 360
CS10 - CH129	コーラス 11 s スプロケット・セット 12 - 29	￥17, 000	￥18, 360
CN9 - CH1	コーラス 11 s チェーン	￥6, 000	￥6, 480
FC15 - CH093C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 39 - 53	￥58, 600	￥63, 288
FC15 - CH293C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172, 5 mm 39 - 53	￥58, 600	￥63, 288
FC15 - CH593C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 39 - 53	￥58, 600	￥63, 288
FC15 - CH062C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 36 - 52	￥58, 600	￥63, 288
FC15 - CH262C	コーラス ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172, 5 mm 36 - 52	￥58, 600	￥63, 288

2017 カンパニョーロ 希望小売価格

2016年11月7日

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
EP15-RE1C	レコード ウルトラ・シフト 11 s エルゴパワー - ブラック	¥45,200	¥48,816
HB7-RE2	レコード フロント・ハブ 32 h	¥13,800	¥14,904
FH7-RE2	レコード リア・ハブ 32 h	¥21,000	¥22,680
CS9-RE113	レコード 11 s スプロケット・セット 11 - 23	¥37,500	¥40,500
CS9-RE115	レコード 11 s スプロケット・セット 11 - 25	¥39,300	¥42,444
CS14-RE117	レコード 11 s スプロケット・セット 11 - 27	¥50,600	¥54,648
CS15-RE119	レコード 11 s スプロケット・セット 11 - 29	¥52,300	¥56,484
CS9-RE125	レコード 11 s スプロケット・セット 12 - 25	¥37,500	¥40,500
CS9-RE127	レコード 11 s スプロケット・セット 12 - 27	¥39,300	¥42,444
CS10-RE129	レコード 11 s スプロケット・セット 12 - 29	¥48,800	¥52,704
CN11-RE1	レコード 11 s チェーン	¥7,300	¥7,884
FC15-RE093C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 39 - 53	¥78,000	¥84,240
FC15-RE293C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172,5 mm 39 - 53	¥78,000	¥84,240
FC15-RE593C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 39 - 53	¥78,000	¥84,240
FC15-RE062C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 36 - 52	¥78,000	¥84,240
FC15-RE262C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172,5 mm 36 - 52	¥78,000	¥84,240
FC15-RE562C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 36 - 52	¥78,000	¥84,240
FC15-RE040C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 170 mm 34 - 50	¥78,000	¥84,240
FC15-RE240C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 172,5 mm 34 - 50	¥78,000	¥84,240
FC15-RE540C	レコード ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 175 mm 34 - 50	¥78,000	¥84,240
FC12-1693C	ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 165 mm 39 - 53 (MY 2012)	¥65,100	¥70,308
FC12-1692C	ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 165 mm 39 - 52 (MY 2012)	¥65,100	¥70,308
FC13-1662C	ウルトラ・トルク CT カーボン 11 s クランクセット 165 mm 36 - 52 (MY 2012)	¥65,100	¥70,308
FC13-1640C	ウルトラ・トルク CT カーボン 11 s クランクセット 165 mm 34 - 50 (MY 2012)	¥65,100	¥70,308
OC12-REG	アウトボード・カップ レコード ウルトラ・トルク - BSC	¥3,200	¥3,456
OC12-REI	アウトボード・カップ レコード ウルトラ・トルク - IT	¥3,200	¥3,456
IC15-RE41	ウルトラ・トルク OS-Fit カップ 86,5 x 41	¥5,000	¥5,400
IC15-RE42	ウルトラ・トルク OS-Fit カップ BB 30 68 x 42	¥5,000	¥5,400
IC15-RE46	ウルトラ・トルク OS-Fit カップ BB 30 68 x 46	¥5,000	¥5,400
IC15-UT386	ウルトラ・トルク OS-Fit カップ BB 386 86,5 x 46	¥5,000	¥5,400
IC15-UTR51E	ウルトラ・トルク OS-Fit カップ BB ライト 79 x 46	¥5,000	¥5,400
BR15-RE	レコード - D スケルトン・ブレーキ（デュアル・ピボット フロント + モノ・ピボット リア）	¥33,000	¥35,640
BR15-REDP	レコード スケルトン・ブレーキ（デュアル・ピボット フロント + リア）	¥37,100	¥40,068
BR16-REDMF	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ - フロント	¥22,400	¥24,192
BR16-REDMRSS	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ - リア チェーン・ステー	¥22,400	¥24,192
BR16-REDMRBB	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ - リア BB 下	¥23,100	¥24,948
HS7-RE	レコード ヘッドセット	¥8,000	¥8,640
BC12-SRC	スーパー・レコード ボトル・ケージ（ボトル付）	¥8,600	¥9,288
レコード™ EPS™			
RD12-RE1EPS	RE 11 s EPS リア・ディレイラー	¥77,000	¥83,160
FD15-RE2BEPS	RE 11 s EPS 直付フロント・ディレイラー	¥71,000	¥76,680
FD-SR001EPS	フロント・ディレイラー スティフネス・インクリーサー	¥9,500	¥10,260
FD-SR003	チェーン・ガード（Ø 32 / 35 クランプ・バンド用）	¥5,600	¥6,048
FD-SR203	チェーン・ガード CAMPY CSD システム（直付 フロント・ディレイラー用）	¥4,900	¥5,292
DC12-RE2B	RE Ø 32 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	¥3,200	¥3,456
DC12-RE5B	RE Ø 35 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	¥3,200	¥3,456
EP12-RE1CEPS	RE 11 s EPS エルゴパワー・コントロール	¥52,000	¥56,160
IF16-EPS	EPS V 3 インターフェース（SR、RE 用）	¥21,400	¥23,112
PU16-EPS	EPS V 3 パワー・ユニット（SR、RE 用）	¥58,200	¥62,856
AC16-HOBCEPS	EPS V 3 パワー・ユニット ボトル・ケージ用ホルダー	¥3,400	¥3,672
AC16-HOSP27	パワー・ユニット用シートポスト・アダプター Ø 27 mm	¥1,400	¥1,512
AC16-HOSP32	パワー・ユニット用シートポスト・アダプター Ø 32 mm	¥1,400	¥1,512

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
DC12 – RE2B	RE Ø 32 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	￥3, 200	￥3, 456
DC12 – RE5B	RE Ø 35 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	￥3, 200	￥3, 456
EP12 – SR1CEPS	スーパー・レコード 11 s EPS エルゴパワー・コントロール	￥67, 000	￥72, 360
IF16 – EPS	EPS V 3 インターフェース（SR、RE 用）	￥21, 400	￥23, 112
PU16 – EPS	EPS V 3 パワー・ユニット（SR、RE 用）	￥58, 200	￥62, 856
AC16 – HOBCEPS	EPS V 3 パワー・ユニット ボトル・ケージ用ホルダー	￥3, 400	￥3, 672
AC16 – HOSP27	パワー・ユニット用シートポスト・アダプター Ø 27 mm	￥1, 400	￥1, 512
AC16 – HOSP32	パワー・ユニット用シートポスト・アダプター Ø 32 mm	￥1, 400	￥1, 512
AC14 – BCEPS	EPS バッテリー・チャージャー・キット（EPS V 2 / V 3 パワー・ユニット用）	￥12, 900	￥13, 932
AC12 – CAUSEPS	EPS バッテリー・チャージャー用電源ケーブル	￥1, 200	￥1, 296
CS9 – SR113	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 11 – 23	￥45, 300	￥48, 924
CS9 – SR115	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 11 – 25	￥48, 400	￥52, 272
CS14 – SR117	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 11 – 27	￥60, 000	￥64, 800
CS15 – SR119	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 11 – 29	￥61, 000	￥65, 880
CS9 – SR125	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 12 – 25	￥45, 300	￥48, 924
CS9 – SR127	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 12 – 27	￥48, 400	￥52, 272
CS10 – SR129	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 12 – 29	￥58, 300	￥62, 964
CN11 – RE1	レコード 11 s チェーン	￥7, 300	￥7, 884
FC15 – SR093CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 170 mm 39 – 53	￥109, 000	￥117, 720
FC15 – SR293CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 172, 5 mm 39 – 53	￥109, 000	￥117, 720
FC15 – SR593CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 175 mm 39 – 53	￥109, 000	￥117, 720
FC15 – SR062CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 170 mm 36 – 52	￥109, 000	￥117, 720
FC15 – SR262CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 172, 5 mm 36 – 52	￥109, 000	￥117, 720
FC15 – SR562CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 175 mm 36 – 52	￥109, 000	￥117, 720
FC15 – SR040CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 170 mm 34 – 50	￥109, 000	￥117, 720
FC15 – SR240CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 172, 5 mm 34 – 50	￥109, 000	￥117, 720
FC15 – SR540CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 175 mm 34 – 50	￥109, 000	￥117, 720
FC12 – 1693C	ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 165 mm 39 – 53（MY 2012）	￥65, 100	￥70, 308
FC12 – 1692C	ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 165 mm 39 – 52（MY 2012）	￥65, 100	￥70, 308
FC13 – 1662C	ウルトラ・トルク CT カーボン 11 s クランクセット 165 mm 36 – 52（MY 2012）	￥65, 100	￥70, 308
FC13 – 1640C	ウルトラ・トルク CT カーボン 11 s クランクセット 165 mm 34 – 50（MY 2012）	￥65, 100	￥70, 308
OC12 – SRG	アウトボード・カップ スーパー・レコード ウルトラ・トルク – BSC	￥3, 400	￥3, 672
OC12 – SRI	アウトボード・カップ スーパー・レコード ウルトラ・トルク – IT	￥3, 400	￥3, 672
IC15 – RE41	ウルトラ・トルク OS – Fit カップ 86, 5 x 41	￥5, 000	￥5, 400
IC15 – RE42	ウルトラ・トルク OS – Fit カップ BB 30 68 x 42	￥5, 000	￥5, 400
IC15 – RE46	ウルトラ・トルク OS – Fit カップ BB 30 68 x 46	￥5, 000	￥5, 400
IC15 – UT386	ウルトラ・トルク OS – Fit カップ BB 386 86, 5 x 46	￥5, 000	￥5, 400
IC15 – UTR51E	ウルトラ・トルク OS – Fit カップ BB ライト 79 x 46	￥5, 000	￥5, 400
BR15 – SR	スーパー・レコード – D スケルトン・ブレーキ（デュアル・ピボット フロント ＋ モノ・ピボット リア）	￥36, 800	￥39, 744
BR15 – SRDP	スーパー・レコード スケルトン・ブレーキ（デュアル・ピボット フロント ＋ リア）	￥41, 200	￥44, 496
BR16 – REDMF	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ – フロント	￥22, 400	￥24, 192
BR16 – REDMRSS	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ – リア チェーン・ステー	￥22, 400	￥24, 192
BR16 – REDMRBB	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ – リア BB 下	￥23, 100	￥24, 948
HS7 – RE	レコード ヘッドセット	￥8, 000	￥8, 640
BC12 – SRC	スーパー・レコード ボトル・ケージ（ボトル付）	￥8, 600	￥9, 288
レコード™			
RD15 – RE1	レコード 11 s リア・ディレイラー	￥38, 200	￥41, 256
FD15 – RE2B	レコード 11 s 直付 フロント・ディレイラー	￥18, 300	￥19, 764
FD15 – RE2BS2	レコード 11 s 直付 フロント・ディレイラー（S 2 システム）	￥18, 300	￥19, 764
FD – SR003	チェーン・ガード（Ø 32 / 35 クランプ・バンド用）	￥5, 600	￥6, 048
FD – SR203	チェーン・ガード CAMPY CSD システム（直付 フロント・ディレイラー用）	￥4, 900	￥5, 292
DC12 – RE2B	RE Ø 32 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	￥3, 200	￥3, 456
DC12 – RE5B	RE Ø 35 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	￥3, 200	￥3, 456

2017 カンパニョーロ 希望小売価格

2016年11月7日

		希望小売価格（税抜）	希望小売価格（税込）
スーパー・レコード™			
RD15 - SR1	スーパー・レコード 11 s リア・ディレイラー	¥58,000	¥62,640
FD15 - SR2B	スーパー・レコード 11 s 直付 フロント・ディレイラー	¥21,000	¥22,680
FD15 - SR2BS2	スーパー・レコード 11 s 直付 フロント・ディレイラー（S 2 システム）	¥21,000	¥22,680
FD - SR003	チェーン・ガード（Ø 32 / 35 クランプ・バンド用）	¥5,600	¥6,048
FD - SR203	チェーン・ガード CAMPY CSD システム（直付 フロント・ディレイラー用）	¥4,900	¥5,292
DC12 - RE2B	RE Ø 32 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	¥3,200	¥3,456
DC12 - RE5B	RE Ø 35 mm ブラック クランプ・バンド 直付フロント・ディレイラー用	¥3,200	¥3,456
EP15 - SR1C	スーパー・レコード ウルトラ・シフト 11 s エルゴパワー － ブラック	¥54,000	¥58,320
HB7 - RE2	レコード フロント・ハブ 32 h	¥13,800	¥14,904
FH7 - RE2	レコード リア・ハブ 32 h	¥21,000	¥22,680
CS9 - SR113	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 11 － 23	¥45,300	¥48,924
CS9 - SR115	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 11 － 25	¥48,400	¥52,272
CS14 - SR117	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 11 － 27	¥60,000	¥64,800
CS15 - SR119	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 11 － 29	¥61,000	¥65,880
CS9 - SR125	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 12 － 25	¥45,300	¥48,924
CS9 - SR127	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 12 － 27	¥48,400	¥52,272
CS10 - SR129	スーパー・レコード 11 s スプロケット・セット 12 － 29	¥58,300	¥62,964
CN11 - RE1	レコード 11 s チェーン	¥7,300	¥7,884
FC15 - SR093CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 170 mm 39 － 53	¥109,000	¥117,720
FC15 - SR293CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 172,5 mm 39 － 53	¥109,000	¥117,720
FC15 - SR593CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 175 mm 39 － 53	¥109,000	¥117,720
FC15 - SR062CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 170 mm 36 － 52	¥109,000	¥117,720
FC15 - SR262CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 172,5 mm 36 － 52	¥109,000	¥117,720
FC15 - SR562CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 175 mm 36 － 52	¥109,000	¥117,720
FC15 - SR040CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 170 mm 34 － 50	¥109,000	¥117,720
FC15 - SR240CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 172,5 mm 34 － 50	¥109,000	¥117,720
FC15 - SR540CT	スーパー・レコード ウルトラ・トルク TI カーボン 11 s クランクセット 175 mm 34 － 50	¥109,000	¥117,720
FC12 - 1693C	ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 165 mm 39 － 53（MY 2012）	¥65,100	¥70,308
FC12 - 1692C	ウルトラ・トルク カーボン 11 s クランクセット 165 mm 39 － 52（MY 2012）	¥65,100	¥70,308
FC13 - 1662C	ウルトラ・トルク CT カーボン 11 s クランクセット 165 mm 36 － 52（MY 2012）	¥65,100	¥70,308
FC13 - 1640C	ウルトラ・トルク CT カーボン 11 s クランクセット 165 mm 34 － 50（MY 2012）	¥65,100	¥70,308
OC12 - SRG	アウトボード・カップ スーパー・レコード ウルトラ・トルク － BSC	¥3,400	¥3,672
OC12 - SRI	アウトボード・カップ スーパー・レコード ウルトラ・トルク － IT	¥3,400	¥3,672
IC15 - RE41	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ 86,5 x 41	¥5,000	¥5,400
IC15 - RE42	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 30 68 x 42	¥5,000	¥5,400
IC15 - RE46	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 30 68 x 46	¥5,000	¥5,400
IC15 - UT386	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB 386 86,5 x 46	¥5,000	¥5,400
IC15 - UTR51E	ウルトラ・トルク OS - Fit カップ BB ライト 79 x 46	¥5,000	¥5,400
BR15 - SR	スーパー・レコード － D スケルトン・ブレーキ（デュアル・ピボット フロント ＋ モノ・ピボット リア）	¥36,800	¥39,744
BR15 - SRDP	スーパー・レコード スケルトン・ブレーキ（デュアル・ピボット フロント ＋ リア）	¥41,200	¥44,496
BR16 - REDMF	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ － フロント	¥22,400	¥24,192
BR16 - REDMRSS	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ － リア チェーン・ステー	¥22,400	¥24,192
BR16 - REDMRBB	レコード ダイレクト・マウント・ブレーキ － リア BB 下	¥23,100	¥24,948
HS7 - RE	レコード ヘッドセット	¥8,000	¥8,640
BC12 - SRC	スーパー・レコード ボトル・ケージ（ボトル付）	¥8,600	¥9,288
スーパー・レコード™ EPS™			
RD12 - SR1EPS	スーパー・レコード 11 s EPS リア・ディレイラー	¥96,000	¥103,680
FD15 - SR2BEPS	SR 11 s EPS 直付フロント・ディレイラー	¥89,000	¥96,120
FD - SR001EPS	フロント・ディレイラー スティフネス・インクリーサー	¥9,500	¥10,260
FD - SR003	チェーン・ガード（Ø 32 / 35 クランプ・バンド用）	¥5,600	¥6,048
FD - SR203	チェーン・ガード CAMPY CSD システム（直付 フロント・ディレイラー用）	¥4,900	¥5,292

ダイナミック・バランス	スポーク・マテリアル	スポーク・タイプ	ディファレンシャル・スポーク R/L	ウルトラリニア™ / DRSC™ ジオメトリー	ナット / ニップル・マテリアル	オーバー・ロック・ナット寸法 (mm)	ハブ・ボディー・マテリアル	カップ&コーン式ベアリング	ベアリング・バージョン	ハブ・フィニッシュ	スポーク・アンチローテーション・システム	対応
RDB	SS	AE DB		DRSC™	alu	100	alu	•	U/C	black	•	
RDB	SS	AE DB		DRSC™	alu	130	alu	•	U/C	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		DRSC™	alu	130	alu	•	U/C	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		DRSC™	BR	100	alu		S	black	•	
RDB	SS	AE DB		DRSC™	BR	130	alu		S	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		DRSC™	BR	130	alu		S	black	•	9/10/11
	carbon					130	alu	•	C	black		9/10/11
	S				BR	100	alu		S	black		
	S/SS				BR	130	alu		S	black		9/10/11
	S/SS				BR	130	alu		S	black		9/10/11
SDB	SS	AE DB			alu	100	alu		S	black	•	
SDB	SS	AE DB			alu	130	alu		S	black	•	9/10/11
SDB	SS	AE DB			alu	130	alu		S	black	•	9/10/11
						100	alu	•	C			
						120	alu	•	C			
	SS	AE			alu	100	alu	•	S	black		
	SS				alu	120	alu	•	S	black		
RDB	SS	AE DB		UL	alu	100	carb	•	C	blk/carb	•	

略称

DB = バテッド
AE = エアロ
UAE = ウルトラ・エアロ
SS = ステンレス・スチール

BR = 真鍮
S = スチール
U = USB™
C = CULT™

SDB = スポーク・ダイナミック・バランス
RDB = リム・ダイナミック・バランス
B = ブライト
D = ダーク

* 平均重量にクイック・リリースとリム・テープは含まれていません。ホイール重量は製造工程の公差により若干の違いが出る場合があります。

ロード

アルミニウム / カーボン・ホイール

	重量 (g)*	リム・マテリアル	リム寸法 高さ / 幅 (mm)	ウルトラ・フィット™	ラベル	リム・テープの必要性	リム・フィニッシュ	スポーク数
バレット™ ウルトラ™ フロント クリンチャー	727	alu/carb	50/20,5		B/D		carb	18
バレット™ ウルトラ™ リア クリンチャー	863	alu/carb	50/20,5		B/D		carb	21/G3™
バレット™ ウルトラ™ リア クリンチャー (HG)	902	alu/carb	50/20,5		B/D		carb	21/G3™
バレット™ フロント クリンチャー	785	alu/carb	50/20,5		B		carb	18
バレット™ リア クリンチャー	970	alu/carb	50/20,5		B		carb	21/G3™
バレット™ クリンチャー (HG)	1009	alu/carb	50/20,5		B		carb	21/G3™

トライアスロン – タイム・トライアル

	重量 (g)*	リム・マテリアル	リム寸法 高さ / 幅 (mm)	ウルトラ・フィット™	ラベル	リム・テープの必要性	リム・フィニッシュ	スポーク数
ボーラ™ ウルトラ™ TT リア チューブラー	864	carbon	D/20		B		carb	

シクロクロス

	重量 (g)*	リム・マテリアル	リム寸法 高さ / 幅 (mm)	ウルトラ・フィット™	ラベル	リム・テープの必要性	リム・フィニッシュ	スポーク数
カムシン™ アシンメトリック CX フロント クリンチャー	815	alu	24/20,5		B	•	black	18
カムシン™ アシンメトリック CX リア クリンチャー	935	alu	27,5/20,5		B	•	black	20
カムシン™ アシンメトリック CX リア クリンチャー (HG)	974	alu	27,5/20,5		B	•	black	20
シロッコ™ 35 mm CX フロント クリンチャー	778	alu	24/20,5		B	•	black	20
シロッコ™ 35 mm CX リア クリンチャー	937	alu	24/20,5		B	•	black	27/G3™
シロッコ™ 35 mm CX リア クリンチャー (HG)	1004	alu	24/20,5		B	•	black	27/G3™

ピスタ

	重量 (g)*	リム・マテリアル	リム寸法 高さ / 幅 (mm)	ウルトラ・フィット™	ラベル	リム・テープの必要性	リム・フィニッシュ	スポーク数
ギブリ™ フロント トラック	800	carb	D/20					
ギブリ™ リア トラック	825	carb	D/20					
ピスタ™ フロント チューブラー トラック	995	alu	38/20		B		black	20
ピスタ™ リア チューブラー トラック	1040	alu	38/20		B		black	24
ボーラ™ ウルトラ™ 80 フロント チューブラー トラック	705	carb	80/20		B		carb	16

ホイール技術仕様

ダイナミック・バランス	スポーク・マテリアル	スポーク・タイプ	ディファレンシャル・スポーク R/L	ウルトラリニア™ / DRSC™ ジオメトリー	ナット / ニップル・マテリアル	オーバー・ロック・ナット寸法 (mm)	ハブ・ボディー・マテリアル	カップ&コーン式ベアリング	ベアリング・バージョン	ハブ・フィニッシュ	スポーク・アンチローテーション・システム	対応
RDB	alu	AE DB		UL	alu	100	alu/carb	•	U	blk/carb	•	
RDB	alu	AE DB		UL	alu	130	alu/carb	•	U	blk/carb	•	9/10/11
RDB	alu	AE DB		UL	alu	130	alu/carb	•	U	blk/carb	•	9/10/11
RDB	alu	AE DB		UL	alu	100	alu/carb	•	U	blk/carb	•	
RDB	alu	AE DB		UL	alu	130	alu/carb	•	U	blk/carb	•	9/10/11
RDB	alu	AE DB		UL	alu	130	alu/carb	•	U	blk/carb	•	9/10/11
RDB	alu	AE DB		UL	alu	100	alu/carb	•	U	blk/carb	•	
RDB	alu	AE DB		UL	alu	130	alu/carb	•	U	blk/carb	•	9/10/11
RDB	alu	AE DB		UL	alu	130	alu/carb	•	U	blk/carb	•	9/10/11
RDB	alu	AE DB		UL	alu	100	alu	•	S	black	•	
RDB	alu	AE DB		UL	alu	130	alu	•	S	black	•	9/10/11
RDB	alu	AE DB		UL	alu	130	alu	•	S	black	•	9/10/11
RDB	alu	AE DB		UL	alu	100	alu	•	S	black	•	
RDB	alu	AE DB		UL	alu	130	alu	•	S	black	•	9/10/11
RDB	alu	AE DB		UL	alu	130	alu	•	S	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	BR	100	alu	•	S	black	•	
RDB	SS	AE DB		UL	BR	130	alu	•	S	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	BR	130	alu	•	S	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	100	alu	•	S	black	•	
RDB	SS	AE DB		UL	alu	135-142	alu	•	S	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB			alu	100	alu		S	black	•	
RDB	SS	AE DB			alu	130	alu		S	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB			alu	130	alu		S	black	•	9/10/11
	SS	AE DB			alu	100	alu		S	black		
	SS	AE DB			alu	130	alu		S	black		9/10/11
	SS	AE DB			alu	130	alu		S	black		9/10/11
	S				BR	100	alu		S	black		
	S/SS				BR	130	alu		S	black		9/10/11
	S/SS				BR	130	alu		S	black		9/10/11
	S				BR	100	alu		S	black		
	S/SS				BR	130	alu		S	black		9/10/11
	S/SS				BR	130	alu		S	black		9/10/11
	SS	AE DB		UL	alu	100	alu/carb	•	S	blk/carb		
	SS	AE DB	•	UL	alu	130	alu/carb	•	S	blk/carb		9/10/11
	SS	AE DB	•	UL	alu	130	alu/carb	•	S	blk/carb		9/10/11

略称

DB = バテッド
AE = エアロ
UAE = ウルトラ・エアロ
SS = ステンレス・スチール
BR = 真鍮
S = スチール
U = USB™
C = CULT™
SDB = スポーク・ダイナミック・バランス
RDB = リム・ダイナミック・バランス
B = ブライト
D = ダーク

* 平均重量にクイック・リリースとリム・テープは含まれていません。ホイール重量は製造工程の公差により若干の違いが出る場合があります。

ロード

アルミニウム・ホイール

	重量（g）*	リム・マテリアル	リム寸法 高さ／幅（mm）	ウルトラ・フィット™	ラベル	リム・テープの必要性	リム・フィニッシュ	スポーク数
シャマル™ Mille™ フロント クリンチャー	638	alu	24-27/22		D		black	16
シャマル™ Mille™ リア クリンチャー	821	alu	27-30/22		D		black	21/MG3™
シャマル™ Mille™ リア クリンチャー（HG）	821	alu	27-30/22		D		black	21/MG3™
シャマル™ ウルトラ™ フロント クリンチャー	623	alu	24-27/22		B		black	16
シャマル™ ウルトラ™ リア クリンチャー	826	alu	27-30/22		B		black	21/MG3™
シャマル™ ウルトラ™ リア クリンチャー（HG）	826	alu	27-30/22		B		black	21/MG3™
シャマル™ ウルトラ™ 2 - Way Fit™ フロント	641	alu	24-27/22	•	B		black	16
シャマル™ ウルトラ™ 2 - Way Fit™ リア	834	alu	27-30/22	•	B		black	21/MG3™
シャマル™ ウルトラ™ 2 - Way Fit™ リア（HG）	834	alu	27-30/22	•	B		black	21/MG3™
ユーラス™ フロント クリンチャー	640	alu	24-27/20		B		black	16
ユーラス™ リア クリンチャー	825	alu	27-30/20		B		black	21/G3™
ユーラス™ リア クリンチャー（HG）	864	alu	27-30/20		B		black	21/G3™
ユーラス™ 2 - Way Fit™ フロント	645	alu	24-27/20	•	B		black	16
ユーラス™ 2 - Way Fit™ リア	840	alu	27-30/20	•	B		black	21/MG3™
ユーラス™ 2 - Way Fit™ リア（HG）	879	alu	27-30/20	•	B		black	21/MG3™
ゾンダ™ フロント クリンチャー	678	alu	24-27/22		B		black	16
ゾンダ™ リア クリンチャー	862	alu	27-30/22		B		black	21/MG3™
ゾンダ™ リア クリンチャー（HG）	862	alu	27-30/22		B		black	21/MG3™
ゾンダ™ DB フロント クリンチャー	786	alu	26-28/22		B		black	21
ゾンダ™ DB リア クリンチャー（HG）	889	alu	26-28/22		B		black	21/MG3™
シロッコ™ 35 mm フロント クリンチャー	788	alu	35/20		B		black	16
シロッコ™ 35 mm リア クリンチャー	937	alu	35/20		B		black	21/MG3™
シロッコ™ 35 mm リア クリンチャー（HG）	1004	alu	35/20		B		black	21/MG3™
ヴェント™ アシンメトリック フロント クリンチャー	750	alu	24/20,5		B	•	black	18
ヴェント™ アシンメトリック G 3™ リア クリンチャー	910	alu	27,5/20,5		B	•	black	24/G3™
ヴェント™ アシンメトリック G 3™ リア クリンチャー（HG）	949	alu	27,5/20,5		B	•	black	24/G3™
カムシン™ アシンメトリック フロント クリンチャー	815	alu	24/20,5		B	•	black	18
カムシン™ アシンメトリック リア クリンチャー	935	alu	27,5/20,5		B	•	black	20
カムシン™ アシンメトリック リア クリンチャー(HG)	974	alu	27,5/20,5		B	•	black	20
カムシン™ アシンメトリック フロント クリンチャー	815	alu	2420,5		B	•	black	18
カムシン™ アシンメトリック G 3™ リア クリンチャー	975	alu	27,5/20,5		B	•	black	24/G3™
カムシン™ アシンメトリック G 3™ リア クリンチャー（HG）	1014	alu	27,5/20,5		B	•	black	24/G3™
ニュートロン™ ウルトラ™ フロント クリンチャー	630	alu	18/20,5		B	•	black	22
ニュートロン™ ウルトラ™ リア クリンチャー	840	alu	18/20,5		B	•	black	24
ニュートロン™ ウルトラ™ リア クリンチャー（HG）	879	alu	18/20,5		B	•	black	24

ホイール技術仕様

ダイナミック・バランス	スポーク・マテリアル	スポーク・タイプ	ディファレンシャル・スポーク R/L	ウルトラリニア™ / DRSC™ ジオメトリー	ナット / ニップル・マテリアル	オーバー・ロック・ナット寸法 (mm)	ハブ・ボディー・マテリアル	カップ&コーン式ベアリング	ベアリング・バージョン	ハブ・フィニッシュ	スポーク・アンチ ローテーション・システム	対応
	carbon					130	alu	•	C	black		9/10/11
	carbon					130	alu	•	C	black		9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	100	carb	•	C	blk/carb	•	
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	carb	•	C	blk/carb	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	carb	•	C	blk/carb	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	100	carb	•	C	carb	•	
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	carb	•	C	blk/carb	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	carb	•	C	blk/carb	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	100	carb	•	C	blk/carb	•	
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	carb	•	C	blk/carb	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	carb	•	C	blk/carb	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	100	alu	•	U	black	•	
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	alu	•	U	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	alu	•	U	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	100	alu	•	U	black	•	
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	alu	•	U	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	alu	•	U	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	100	carb	•	C	blk/carb	•	
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	carb	•	C	blk/carb	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	carb	•	C	blk/carb	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	100	carb	•	C	carb	•	
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	carb	•	C	blk/carb	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	carb	•	C	blk/carb	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	100	alu	•	U	black	•	
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	alu	•	U	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	alu	•	U	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	100	alu	•	U	black	•	
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	alu	•	U	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	130	alu	•	U	black	•	9/10/11
RDB	SS	AE DB		UL	alu	100	carb	•	C	carb		
RDB	SS	AE DB	•	UL	alu	130	carb	•	C	blk/carb		9/10/11
RDB	SS	AE DB	•	UL	alu	130	carb	•	C	blk/carb		9/10/11

略称

DB = バテッド
AE = エアロ
UAE = ウルトラ・エアロ
SS = ステンレス・スチール

BR = 真鍮
S = スチール
U = USB™
C = CULT™

SDB = スポーク・ダイナミック・バランス
RDB = リム・ダイナミック・バランス
B = ブライト
D = ダーク

* 平均重量にクイック・リリースとリム・テープは含まれていません。ホイール重量は製造工程の公差により若干の違いが出る場合があります。

ロード

カーボン・ホイール

	重量（g）*	リム・マテリアル	リム寸法 高さ / 幅（mm）	ウルトラ・フィット™	ラベル	リム・テープの必要性	リム・フィニッシュ	スポーク数
ボーラ™ ウルトラ™ TT フロント チューブラー	864	carbon	D/20		B		carb	
ボーラ™ ウルトラ™ TT リア チューブラー	864	carbon	D/20		B		carb	
ボーラ™ ウルトラ™ 35 フロント チューブラー	480	carb	35/24,2		B/D		carb	18
ボーラ™ ウルトラ™ 35 リア チューブラー	690	carb	35/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ ウルトラ™ 35 リア チューブラー（HG）	690	carb	35/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ ウルトラ™ 50 フロント チューブラー	520	carb	50/24,2		B/D		carb	18
ボーラ™ ウルトラ™ 50 リア チューブラー	695	carb	50/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ ウルトラ™ 50 リア チューブラー（HG）	695	carb	50/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ ウルトラ™ 80 フロント チューブラー	705	carb	80/20		B/D		carb	16
ボーラ™ ウルトラ™ 80 リア チューブラー	815	carb	80/20		B/D		carb	18/G3™
ボーラ™ ウルトラ™ 80 リア チューブラー（HG）	854	carb	80/20		B/D		carb	18/G3™
ボーラ™ One 35 フロント チューブラー	505	carb	35/24,2		B/D		carb	18
ボーラ™ One 35 リア チューブラー	710	carb	35/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ One 35 リア チューブラー（HG）	710	carb	35/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ One 50 フロント チューブラー	545	carb	50/24,2		B/D		carb	18
ボーラ™ One 50 リア チューブラー	720	carb	50/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ One 50 リア チューブラー（HG）	720	carb	50/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ ウルトラ™ 35 フロント クリンチャー	575	carb	35/24,2		B/D		carb	18
ボーラ™ ウルトラ™ 35 リア クリンチャー	785	carb	35/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ ウルトラ™ 35 リア クリンチャー（HG）	785	carb	35/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ ウルトラ™ 50 フロント クリンチャー	630	carb	50/24,2		B/D		carb	18
ボーラ™ ウルトラ™ 50 リア クリンチャー	805	carb	50/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ ウルトラ™ 50 リア クリンチャー（HG）	805	carb	50/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ One 35 フロント クリンチャー	600	carb	35/24,2		B/D		carb	18
ボーラ™ One 35 リア クリンチャー	805	carb	35/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ One 35 リア クリンチャー（HG）	805	carb	35/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ One 50 フロント クリンチャー	655	carb	50/24,2		B/D		carb	18
ボーラ™ One 50 リア クリンチャー	830	carb	50/24,2		B/D		carb	21/G3™
ボーラ™ One 50 リア クリンチャー（HG）	830	carb	50/24,2		B/D		carb	21/G3™
ハイペロン™ ウルトラ™ Two フロント チューブラー	536	carb	19/20		B		carb	22
ハイペロン™ ウルトラ™ Two リア チューブラー	695	carb	21/20		B		carb	24
ハイペロン™ ウルトラ™ Two リア チューブラー（HG）	734	carb	21/20		B		carb	24

インテグレーテッド カップ

すべてのフレームに適合します。
フレーム・メーカーの要望に応えて精密に設計され、**カンパニョーロ® のクランクセットは、あらゆる種類のフレームに取り付けることができます。スタンダードなイタリアン、イングリッシュから、86. 5 x 41、BB 30 68 x 42、BB 30 68 x 46、86. 5 x 46 といったプレス・フィット・タイプのボトム・ブラケットに対応しています。**
これらのカップを使えば、剛性、軽量性、性能といったカンパニョーロ® クランクセットの素晴らしい利点をそのまま使い続けることができます。

このソリューションは将来フレームを交換するときに、クランクセットを変える必要がありません。十分に研究され、効果的なジオメトリーを持つウルトラ・トルク™ クランクセットを継続する理由はこのためです。また、オーバーサイズ ボトム・ブラケット・シェルの可能性を信じ、すべてのフレームに適合するカップを提供することもその理由のひとつです。

カンパニョーロ® プレス・フィット・カップには、ウルトラ・トルク™ 用とパワー・トルク・システム™ 用の 2 種類があり、スタンダード・カップと同じ機能を果たします。2 つのベアリングがお互いできるだけ離れてセットされるという、重要な技術的なアドバンテージもそのままです。これによってベアリングに掛る力は大きく軽減され、円滑な回転と長期間にわたる安定したパフォーマンスが可能になります。

ウルトラ・トルク™	スレッド		プレス・フィット				
	ITA	BSA	BB30	BB86	PF30	BB ライト	BB386
	70x (36x24 tpi)	68x (1,37"x24 tpi)	68x42	86,5x41	68x46	79x46	86,5x46
SUPER RECORD EPS	OC12-SRI	OC12-SRG					
RECORD EPS / CHORUS EPS	OC12-REI	OC12-REG	IC15-RE42	IC15-RE41	IC15-RE46	IC15-UTR51E	IC15-UT386
SUPER RECORD	OC12-SRI	OC12-SRG					
RECORD / CHORUS	OC12-REI	OC12-REG	IC15-RE42	IC15-RE41	IC15-RE46	IC15-UTR51E	IC15-UT386

パワー・トルク™	スレッド		プレス・フィット				
	ITA	BSA	BB30	BB86	PF30	BB30A	BB386
	70x (36x24 tpi)	68x (1,37"x24 tpi)	68x42	86,5x41	68x46	73x42	86,5x46
POTENZA / ATHENA / VELOCE	OC13-CEI	OC13-CEG	IC15-PT42	IC15-PT41	IC15-PT46	IC15-PT7342	IC15-PT386

トライアスロン – タイム・トライアル

コンポーネント	オプション	仕　様	重量（g）*
バー・エンド 11s レコード™ EPS™ コントロール・レバー		軽量アルミ製レバー – テクノポリマー製ボディー – 11s 対応 – 直径 18.2 mm – ウォーター・プルーフ（IP67）– 全長 52 mm	92
バー・エンド 11s レコード™ EPS™ ブレーキ・レバー		カーボン製ブレーキ・レバー – テクノポリマー製ボディー& ボタン – 11s 対応 – 直径 18.2 mm – ウォーター・プルーフ（IP67）	110
TT D .T.I.™ EPS™ V3 インターフェース		テクノポリマー製 – ウォーター・プルーフ（IP67）– バー・エンド・コントロール & ブレーキ・コントロール用デュアル出力 – ワイヤレス・システムによる “My Campy” APP との連動（PC/ ノートブック / タブレット / スマートフォン（BTLE）	45
バー・エンド 11s コントロール・レバー		テクノポリマー製ボディー – アルミ製レバー – バック・トゥー・ゼロ・ポジション – 初期位置調整が可能 – マルチ・シフティング・システム™ – フロント・ディレイラーの微調整が可能 – アテナ 11s 対応	167
バー・エンド 10s コントロール・レバー		テクノポリマー製ボディー – アルミ製レバー – バック・トゥー・ゼロ・ポジション – 初期位置調整が可能 – マルチ・シフティング・システム™ – フロント・ディレイラーの微調整が可能 – 10s 対応	167
バー・エンド ブレーキ・レバー		テクノポリマー製ボディー – アルミ製レバー – エアロダイナミック形状 – エルゴノミック形状 – クイックリリース・システム	106

ピスタ

コンポーネント	オプション	仕　様	重量（g）*
レコード™ ピスタ™ クランクセット	165, 170 mm, 47, 48, 49, 50, 51, 52	B.B. 軸長 111 mm（左右非対称）対応	592
レコード™ ピスタ™ ボトム・ブラケット	ITA, ENG	B.B. 軸長 111 mm（左右非対称）– コンポジット & 軽合金カートリッジ – 軽合金カップ – シーリング無し	220
レコード™ ヘッドセット		BC 1"×24 tpi – 高さ 36.5 mm – 軽合金 & スチール・インサート – カップ & コーン方式	104

* 表示された重量は選択できるオプションの中で、最も軽いものを表しています。

ATHENA 11 TRIPLE

コンポーネント	オプション	仕　様	重量（g）＊
アテナ™ 11×3 エルゴパワー™ コントロール	ディープ・ブラック ブライト・シルバー アルミ / カーボン	トリプル専用の左側エルゴレバー™ – キャリパー / DM ブレーキ用 – コンポジット・ボディー – パワー・シフト™ メカニズム – エルゴノミック・ブレーキ・レバー – 近くなったブレーキ・レバー – ブレーキ・レバーにあるキャリパー解放ボタン – 大きい手用のインサート – ヴァリ・クッション™ シリコン・フード – ノーバルジ™ ケーシング・ルート – 低摩擦のハウジング – フロント・ディレイラーの微調整が可能 – 多段変速	372
アテナ™ 11×3 フロント・ディレイラー	直付 / クランプ・キット Φ 32, 35 mm	トリプル 11×3 クランクセット対応 – キャパシティー 16 – 最大歯数 52 – 最小歯数 30 – アンチフリクション・インサート – ニッケル・クロム表面処理フォーク – 表面処理	101
アテナ™ 11×3 リア・ディレイラー	ロング・ケージ ブラック / シルバー	プーリー・スパン：82 mm – アルミ製アウター・プレート – 11s パラレログラム・ジオメトリー – 鋳造アルミ製アッパー・ボディー – 軽量ラバー・プーリー	216
アテナ™ トリプル パワー・トルク™ 11×3 クランクセット	170, 172.5, 175 mm, 30-39-52 ブラック / シルバー カーボン	ホロー・アルミ製クランク – 鍛造アルミ製クランク – 軽合金固定ボルト ＆ ナット – 軽合金チェーンリング – XPSS™（エクストリーム・パフォーマンス・シフティング・システム）チェーンリング – ハード・アノダイズド処理を施したチェーンリング – アウターリングにある 8 つの変速ピン – パワー・トルク™ アクスル – パワー・トルク™ BB カップが必要	904

コンポーネント	オプション	仕　様	重量（g）＊
ベローチェ™ 10s リア・ディレイラー	ショート・ケージ ディープ・ブラック ブライト・シルバー	プーリー・スパン：55 mm – アルミ製ボディー – ブッシュ式プーリー – 特殊ラバー・プーリー – 11s と同じパラレログラム・ジオメトリー	227
	ミドル・ケージ ディープ・ブラック ブライト・シルバー	プーリー・スパン：72.5 mm – アルミ製ボディー – ブッシュ式プーリー – 特殊ラバー・プーリー – 11s と同じパラレログラム・ジオメトリー	260
ベローチェ™ QS™ STD + CT™ 9s / 10s フロント・ディレイラー	直付 / バンド： Φ 32, 35 mm ディープ・ブラック ブライト・シルバー	ダブル・スタンダード・CT™ クランクセット用 – キャパシティー 16 – 最大歯数 55 – 最小歯数 34 – アンチフリクション・インサート – ニッケル処理クロム・フォーク – 表面処理	98
ベローチェ™ パワー・シフト™ 10s エルゴパワー™ コントロール	ディープ・ブラック ブライト・シルバー	キャリパー / DM ブレーキ用 – コンポジット・ボディー – アルミ製レバー – パワー・シフト™ メカニズム – エルゴノミック・ブレーキ・レバー – エルゴノミック形状の親指側レバー – 近くなったブレーキ・レバー – ブレーキ・レバーにあるキャリパー解放ボタン – 大きい手用のインサート – ヴァリ・クッション™ シリコン・フード – ノーバルジ™ ケーシング・ルート – 低摩擦のハウジング – フロント・ディレイラーの微調整が可能 – 多段変速	368
ベローチェ™ 10 s エルゴパワー™ FB コントロール		キャリパー / DM ブレーキ用 – ダブル / トリプル・クランクセット対応 – アルミ・コンポジット・ボディー – アルミ製ブレーキ・レバー – QS™ フロント・ディレイラー使用 – 3 段の多段変速が可能 – ローリング・メカニズム – ブレーキ・レバー位置調整可 – オプティカル・ギヤ・ディスプレイ – リア・インデックス・コントロール	369
ケンタウル™ UD™ 10s スプロケット	12–27,12–30, 14–23	スチール – ウルトラ・ドライブ™ – ニッケル・クロム仕上げ – ロックリング付 – 軽合金キャリア　248	258
ベローチェ™ UD™ 10s スプロケット	11–25, 12–23, 12–25,13–26, 13–29	スチール製 – ウルトラ・ドライブ™ – シングル・スプロケット – ニッケル・クロム仕上げ – 亜鉛メッキ – ロックリング付	258
ベローチェ™ ウルトラ・ナロー™ 10s チェーン		5.9 mm 幅 – ニッケル PTFE 仕上げ – 114 リンク – ウルトラ・ドライブ™ – ウルトラ・ナロー™ チェーン用 HD – リンク™ 使用	2.39/ リンク **
ベローチェ™ パワー・トルク™ 10s クランクセット	170, 172.5, 175 mm, 39–52, 39–53 ディープ・ブラック ブライト・シルバー	鍛造アルミ製クランク – MPS™（マイクロ・プレシジョン・シフティング）チェーンリング – チェーンリングアンチフリクション処理、軽合金チェーンリング – アウターリングにある 8 つの変速ピン – パワー・トルク™ アクスル – パワー・トルク™ BB カップが必要	758
ベローチェ™ パワー・トルク™ CT™ 10 s クランクセット	170, 172.5, 175 mm, 34–50 ディープ・ブラック ブライト・シルバー	鍛造アルミ製クランク – MPS™（マイクロ・プレシジョン・シフティング）チェーンリング – チェーンリングアンチフリクション処理、軽合金チェーンリング – アウターリングにある 8 つの変速ピン – パワー・トルク™ アクスル – パワー・トルク™ BB カップが必要	753
パワー・トルク™ BB スレッド・カップ	ITA 70× (36×24 tpi) ENG 68× (1.37"×24 tpi)	アルミ製	72
パワー・トルク™ プレス – フィット・カップ	BB30 68×42 BB30A 73×42 BB86 86.5×41 PF30 68×46 BB386 86.5×46	アルミ製 – はめ合わせ部分の表面加工を強化	50
ベローチェ™ ブレーキ	ディープ・ブラック ブライト・シルバー	ブレーキ・パッド・ハイト・アジャスト・レシオ：40 ～ 50 mm（ブレーキ・フィキシング・ボルトからブレーキ・シュー・ナット間）– ブレーキ・パッド当り角度調整可 – 前後デュアル・ピボット・ブレーキ – ユニバーサル・スタンダード・ブレーキ・シュー	325
ダイレクト™ マウント・ブレーキ	ブラック フロント・フォーク シート・ステー	左右独立調整機構 – 全てのカンパニョーロ® エルゴパワー™ に対応 – イージー・マウント・システム – 32 mm タイヤまで対応	176

* 表示された重量は選択できるオプションの中で、最も軽いものを表しています。
** 例：2,39×108 リンク＝258 g

グループセット

POTENZA 11

コンポーネント	オプション	仕 様	重量（g）＊
ポテンツァ11s™ リア・ディレイラー	ショート・ケージ ブラック シルバー	プーリー・スパン： 55 mm – アルミ製アウター・プレート – 11s パラレログラム・ジオメトリー – テクノポリマー製ボディー – 軽量ラバー・プーリー	209
	ミドル・ケージ ブラック シルバー	プーリー・スパン： 72.5 mm – アルミ製アウター・プレート – 11s パラレログラム・ジオメトリー – テクノポリマー製ボディー – 軽量ラバー・プーリー	211
ポテンツァ11s™ 11s フロント・ディレイラー	直付 オプション クランプ・キット Φ 32, 35 mm	ダブル・クランクセット対応 – キャパシティー 16 – 最大歯数 58 – 最小歯数 34 – スチール製一体型フォーク	94
ポテンツァ11s™ パワー・シフト™ 11 s エルゴパワー™ コントロール	ブラック シルバー	キャリパー / DM ブレーキ用 – コンポジット・ボディー – アルミ製ブレーキ・レバー – パワー・シフト™ メカニズム – エルゴノミック・ブレーキ・レバー – エルゴノミック形状の親指側レバー – 近くなったブレーキ・レバー – ブレーキ・レバーにあるキャリパー解放ボタン – 大きい手用のインサート – ヴァリ・クッション™ シリコン・フード – ノーバルジ™ ケーシング・ルート – 低摩擦のハウジング – フロント・ディレイラーの微調整が可能 – 多段変速	370
カンパニョーロ® 11s スプロケット	11-25, 11-27, 11-29, 11-32, 12-27	スチール – ニッケル・クロム仕上げ – 軽合金キャリア – 11s タイミング – 11s 専用設計 – 11s 軽合金ロックリング、ピッチ 27×1	251
カンパニョーロ® 11s チェーン		5.45 mm 幅 – ニッケル PTFE 仕上げ – 114 リンク – 11s 用ウルトラ・リンク™ 使用 – 11s 用アウター・リンク	2.27/ リンク **
ポテンツァ11s™ パワー・トルク ＋™ 11s クランクセット	170, 172.5, 175 mm, 34-50, 36-52 39-53 ブラック シルバー	鍛造アルミ製中空クランク – 軽合金固定ボルト – 軽合金チェーンリング – チェーンリング・コンビネーションごとに異なるピンの数 – パワー・トルク ＋™ アクスル – パワー・トルク™ BB カップが必要 – 統一された BCD	771
パワー・トルク™ BB スレッド・カップ	ITA 70× (36×24 tpi) ENG 68× (1.37"×24 tpi)	アルミ製	72
パワー・トルク™ プレス – フィット・カップ	BB30 68×42 BB30A 73×42 BB86 86.5×41 PF30 68×46 BB386 86.5×46	アルミ製 – はめ合わせ部分の表面加工を強化	50
ポテンツァ11s™ スケルトン™ ブレーキ	ブラック シルバー	ブレーキ・パッド・ハイト・アジャスト・レシオ： 40 – 50 mm（ブレーキ・フィキシング・ボルトからブレーキ・シュー・ナット間）– スケルトン・アーム – 前後デュアル・ピボット・ブレーキ – ユニバーサル・スタンダード・ブレーキ・シュー	319
ダイレクト™ マウント・ブレーキ	BB フロント・フォーク シート・ステー	左右独立調整機構 – 全てのカンパニョーロ® エルゴパワー™ に対応 – イージー・マウント・システム – 32 mm タイヤまで対応	176
レコード™ ウォーター・ボトル キャリア		モノコック・カーボン – ウォーター・ボトル付	18

* 表示された重量は選択できるオプションの中で、最も軽いものを表しています。
** 例： 2, 22×108 リンク＝240 g

コンポーネント	オプション	仕 様	重量（g）＊
コーラス™ 11s リア・ディレイラー		カーボン製アウター・プレート – エンブレイス・ジオメトリー™ のパラレログラム – モノリシック・テクノポリマー製アッパー・ボディー – メタル・インナー・ディレイラー・ケージ – 軽量ラバー製プーリー	183
コーラス™ ウルトラ・シフト™ 11s エルゴパワー™ コントロール		キャリパー / DM ブレーキ用 – コンポジット・ボディー – カーボンファイバー製ブレーキ・レバー – ボール・ベアリング – ウルトラ・シフト™ インナー・メカニズム – エルゴノミック・ブレーキ・レバー – ブレーキ・レバーにある解放ボタン – 大きい手用のインサート – ヴァリ・クッション™ シリコン・フード – ノーバルジ™ ケーシング・ルート – 低摩擦のハウジング – フロント・ディレイラーの微調整が可能 – 多段変速	350
コーラス™ 11s フロント・ディレイラー	直付 / クランプ・キット Φ 32, 35 mm	ダブル・クランクセット対応 – キャパシティー 16 – 最大歯数 55 – 最小歯数 34 – 鋳造アルミ製インナー・ケージ – プレート付鋳造アルミ製アウター・ケージ	76
コーラス™ S2 システム™ 11s フロント・ディレイラー	直付 / クランプ・キット Φ 32, 35 mm	ダブル・クランクセット対応 – キャパシティー 16 – 最大歯数 55 – 最小歯数 34 – 鋳造アルミ製インナー・ケージ – プレート付鋳造アルミ製アウター・ケージ – ディレイラーを確実に固定するための S2 システム™	79

CSD™ チェーン・セキュアー・デバイス		アルミ製 – 高剛性 – ディレイラーに制限されず位置決めと調整が可能 – 全てのカンパニョーロ® 直付ディレイラーに対応	15
ケーブル・アジャスター		ディレイラー・ケーブル・テンションの微調整が可能	5
ディレイラー・ケーブル 角度調整インサート		ステンレス・スチール製	1.5

* 表示された重量は選択できるオプションの中で、最も軽いものを表しています。
** 例： 2, 24×108 リンク＝242 g

コンポーネント	オプション	仕　様	重量（g）*
コーラス™ EPS™ 11s リア・ディレイラー		プーリー・スパン：55 mm – キャパシティー：33 – アルミ製アウター・プレート – 11s パラレログラム・ジオメトリー – 鋳造アルミ製アッパー・ボディー – 軽量ラバー・プーリー – 高トルクレシオ・モーター – ポジション・センサー – ウォーター・プルーフ（IP67）	225
コーラス™ EPS™ 11s エルゴパワー™ コントロール		キャリパー / DM ブレーキ用 – コンポジット・ボディー – カーボン・ブレーキ・レバー（芯はアルミ製）– エルゴノミック・ブレーキ・レバー – 近くなったブレーキ・レバー – ブレーキ・レバーにあるキャリパー解放ボタン – 大きい手用のインサート – ヴェリ・クッション™ シリコン・フード – フロント・ディレイラーの微調整が可能 – 多段変速 – モード・ボタン	293
コーラス™ EPS™ 11s フロント・ディレイラー	直付 / クランプ・キット Φ 32, 35 mm	ダブル・クランクセット対応 – キャパシティー 16 – 最大歯数 55 – 最小歯数 34 – ニッケル・クロム表面処理ケージ – アンチフリクション・インサート – テクノポリマー ＆ カーボン・ボディー – 高トルクレシオ・モーター – ポジション・センサー – ウォーター・プルーフ（IP67）	149
DTI™ コーラス™ EPS™ V2 パワーユニット		耐火性テクノポリマー – ウォーター・プルーフ（IP67）– 3 セル・リチウム・イオン 12V バッテリー – D.T.I.™ デジタル・テック・インテリジェンス Eeprom ボード – データ出入力ポート ＆ バッテリーチャーザー – システム・シャットオフ・マグネット – シャット・オフ・ストラップ – コーラス™ EPS™ 対応	130
DTI™ コーラス™ EPS™ V2 インターフェース		テクノポリマー – ウォーター・プルーフ（IP67）– コーラス™ EPS™ 対応	24
コーラス™ ウルトラ・トルク™ カーボン 11s クランクセット	170, 172.5, 175 mm, 39–52, 39–53	ユニディレクション ＆ マルチディレクション・フルカーボン・クランク – 軽合金固定ボルト ＆ ナット – 変速性能向上のために独自設計されたアルミ製チェーンリング – ハードアナダイズド処理チェーンリング – 歯数構成によって異なる数のピン – ウルトラ・トルク™ セミ・アクスル – ウルトラ・トルク™ BB カップが必要	683
レコード™ ウルトラ・トルク™ スレッド・カップ	ITA 70× (36×24 tpi) ENG 68× (1.37"×24 tpi)	アルミ製	46
ウルトラ・トルク™ プレス – フィット・カップ	BB30 68×42 BB86 86.5×41 PF30 68×46 BB ライト 79×46 BB386 86.5×46	アルミ製 – はめ合わせ部分の表面加工を強化	29
コーラス™ 11s スプロケット	11–23,11–25, 11–27,11–29, 12–25,12–27, 12–29	スチール – ニッケル・クロム仕上げ – 軽合金キャリア – 11s タイミング – 11s 専用設計 – 11s 軽合金ロックリング、ピッチ 27×1	230
コーラス™ 11 s チェーン		5.5 mm 幅 – ニッケル PTFE 仕上げ – 114 リンク – 11s 用ウルトラ・リンク™ 使用 – 11s 用アウター・リンク – 特殊鋼アウター・リンク	2.24/ リンク **
コーラス™ スケルトン™ ブレーキ		ブレーキ・パッド・ハイト・アジャスト・レシオ：40 ～ 50 mm（ブレーキ・フィキシング・ボルトからブレーキ・シュー・ナット間）– ブレーキ・パッド当り角度調整可能 – スケルトン・アーム – 特殊コンパウンド・パッド – オプション：前後デュアル・ピボット・ブレーキ – カンパニョーロ® スタンダード・ブレーキ・シュー	302
ダイレクト™ マウント・ブレーキ	ブラック フロント・フォーク シート・ステー	左右独立調整機構 – 全てのカンパニョーロ® エルゴパワー™ に対応 – イージー・マウント・システム – 32 mm タイヤまで対応	176

コンポーネント	オプション	仕　様	重量（g）＊
レコード™ ダイレクト・マウント・ブレーキ	ブラック フロント・フォーク シート・ステー	左右独立調整機構 – 全てのカンパニョーロ®エルゴパワー™ に対応 – イージー・マウント・システム – 32 mm タイヤまで対応 – 取り付け位置に応じた専用設計（BB、フロント・フォーク、シート・ステー）	158 （BB 下用）
レコード™ 11s リア・ディレイラー		軽量化のために 2 つの穴を開けた、カーボン製アウター・プレート – カーボン製アウター・ディレイラー・ケージ – エンブレイス・ジオメトリー™ のパラレログラム – モノリシック・テクノポリマー製アッパー ＆ ロー・ボディー – メタル・インナー・ディレイラー・ケージ – テクノポリマー製軽量プーリー – 焼結マテリアル製ブッシュ式プーリー	170
レコード™ ウルトラ・シフト™ 11s エルゴパワー™ コントロール		キャリパー / DM ブレーキ用 – コンポジット・ボディー ＆ レバー – ボール・ベアリング – ウルトラ・シフト™ インナー・メカニズム – エルゴノミック・ブレーキ・レバー – ブレーキ・レバーにある解放ボタン – 大きい手用のインサート – ヴァリ・クッション™ シリコン・フード – ノーバルジ™ ケーシング・ルート – 低摩擦のハウジング – フロント・ディレイラーの微調整が可能 – 多段変速	348
レコード™ 11s フロント・ディレイラー	直付 / クランプ・キット Φ 32, 35 mm	ダブル・スタンダード、CT™ クランクセット対応 – キャパシティー 16 – 最大歯数 55 – 最小歯数 34 – コンポジット ＆ アルミ・チェーン・ガイド – アンチフリクション処理	75
レコード™ S2 システム™ 11s フロント・ディレイラー	直付 / クランプ・キット Φ 32, 35 mm	ダブル・スタンダード、CT™ クランクセット対応 – キャパシティー 16 – 最大歯数 55 – 最小歯数 34 – コンポジット ＆ アルミ・チェーン・ガイド – アンチフリクション処理 – ディレイラーを確実に固定するための S2 システム™	78
CSD™ チェーン・セキュアー・デバイス		アルミ製 – 高剛性 – ディレイラーに制限されず位置決めと調整が可能 – 全てのカンパニョーロ®直付ディレイラーに対応	15
ケーブル・アジャスター		ディレイラー・ケーブル・テンションの微調整が可能	5
ディレイラー・ケーブル 角度調整インサート		ステンレス・スチール製	1.5
レコード™ フロント・ハブ		32H – 軽合金オーバーサイズ・アクスル ＆ ボディー – ベアリング調整可 – アルミ製ロックナット付クイック・リリース – O.L.D.100 mm – シンメトリック・アクション™ リリース・レバー	116
レコード™ リア・ハブ		32H – 9s / 10s / 11s 軽合金ボディー ＆ アクスル、一体型フリーホイール・ボディー – ベアリング調整可 – アルミ製ロックナット付クイック・リリース – O.L.D. 130 mm – シンメトリック・アクション™ リリース・レバー	231
レコード™ ヘッドセット		BC 1"×24 tpi – 高さ 36.5 mm – 軽合金 ＆ スチール・インサート – カップ ＆ コーン式	104
レコード™ ウォーター・ボトル キャリア		モノコック・カーボン – ウォーター・ボトル付	18

* 表示された重量は選択できるオプションの中で、最も軽いものを表しています。
** 例： 2,10×108 リンク＝227 g

コンポーネント	オプション	仕　様	重量（g）＊
レコード™ EPS™ 11s リア・ディレイラー		プーリー・スパン： 55 mm – コンポジット・アウター・プレート – 11s パラレログラム・ジオメトリー – ブラック・アナダイズド鍛造アルミ製アッパー ＆ ロー・ボディー – メタル・カーボン・ケージ – 軽量ラバー・プーリー – セラミック・ボール ＆ ブッシュ式プーリー – 高トルクレシオ・モーター – ポジション・センサー – ウォーター・プルーフ（IP67）	203
レコード™ EPS™ 11s エルゴパワー™ コントロール		キャリパー / DM ブレーキ用 – コンポジット・ボディー ＆ レバー – ウルトラ・シフト™ ジオメトリー – エルゴノミック・ブレーキ・レバー – 近くなったブレーキ・レバー – ブレーキ・レバーにあるキャリパー解放ボタン – 大きい手用のインサート – ヴェリ・クッション™ シリコン・フード – フロント・ディレイラーの微調整が可能 – 多段変速 – モード・ボタン	266
レコード™ EPS™ 11s フロント・ディレイラー	直付 / クランプ・キット Φ 32, 35 mm	ダブル・クランクセット対応 – キャパシティー 16 – 最大歯数 55 – 最小歯数 34 – アルミ製ケージ – アンチフリクション処理 – テクノポリマー ＆ カーボン製ボディー – 高トルクレシオ・モーター – ポジション・センサー – ウォーター・プルーフ（IP67）	133
D.T.I.™ EPS™ V3 パワーユニット		耐火性テクノポリマー – ウォーター・プルーフ（IP67） – 3 セル・リチウム・イオン 12V バッテリー – D.T.I.™ デジタル・テック・インテリジェンス Ee-prom ボード – シャット・オフ・ストラップ – スーパー・レコード™ / レコード™ EPS™ 対応	106
DTI™ EPS™ V3 インターフェース		テクノポリマー – ウォーター・プルーフ（IP67） – バッテリー・チャージャー・ポート – ワイヤレス・システムによる “My Campy” APP との連動（PC/ ノートブック / タブレット / スマートフォン（BTLE）	35
レコード™ ウルトラ・トルク™ カーボン 11s クランクセット	170, 172.5, 175 mm, 39-53,36-52 34-50	ユニディレクション ＆ マルチディレクション・フルカーボン・クランク – ホロー・クランク（ウルトラ・ホロー™ 構造） – 軽合金固定ボルト ＆ ナット – 変速性能向上のために独自設計されたアルミ製チェーンリング – ハード・アノダイズド処理チェーンリング – 歯数構成によって異なる数のピン – USB™ ベアリング（ウルトラ・スムース・ベアリングス） – ウルトラ・トルク™ セミ・アクスル – ウルトラ・トルク™ BB カップが必要	651
レコード™ ウルトラ・トルク™ スレッド・カップ	ITA 70×（36×24 tpi） ENG 68×（1.37”×24 tpi）	アルミ製	46
ウルトラ・トルク™ プレス – フィット・カップ	BB30 68×42 BB86 86.5×41 PF30 68×46 BB ライト 79×46 BB386 86.5×46	アルミ製 – はめ合わせ部分の表面加工を強化	29
レコード™ 11s スプロケット	11-23,11-25, 11-27,11-29, 12-25,12-27, 12-29	チタン製 3 枚、スチール製 8 枚 – ニッケル・クロム仕上げ（スチール部） – 軽合金キャリア – 11s タイミング – 11s 歯先専用設計 – 11s 軽合金ロックリング、ピッチ 27×1	201
レコード™ 11s チェーン		5.5 mm 幅 – ニッケル PTFE 仕上げ – 114 リンク – 11s 用ウルトラ・リンク™ が必要 – 軽量リンク – 中空ピン – 11s 用アウター・リンク	2.10/ リンク **
レコード™ スケルトン™ ブレーキ		ブレーキ・パッド・ハイト・アジャスト・レシオ： 40 〜 50 mm（ブレーキ・フィキシング・ボルトからブレーキ・シュー・ナット間） – ボール・ベアリング – 軽合金パーツ – ブレーキ・パッド当り角度調整可能 – 軽量リア・ブレーキ – スケルトン・アーム – アラミド・ファイバーとシリカにより強化されたエラストマー・コンパウンド・ブレーキ・パッド – オプション： 前後デュアル・ピボット・ブレーキ（309g）	284

コンポーネント	オプション	仕　様	重量（g）＊
レコード™ ダイレクト・マウント・ブレーキ	ブラック フロント・フォーク シート・ステー	左右独立調整機構 – 全てのカンパニョーロ®エルゴパワー™ に対応 – イージー・マウント・システム – 32 mm タイヤまで対応 – 取り付け位置に応じた専用設計（BB、フロント・フォーク、シート・ステー）	158 （BB 下用）
スーパー・レコード™ 11s リア・ディレイラー		軽量化のために 3 つの穴を開けた、カーボン製アウター・プレート – カーボン製アウター・ディレイラー・ケージ – チタン製ボルト – エンブレイス・ジオメトリー™ のパラレログラム – モノリシック・テクノポリマー製アッパー ＆ ロー・ボディー – メタル・インナー・ディレイラー・ケージ – テクノポリマー製軽量プーリー – セラミック・ベアリング・プーリー（下側）	166
スーパー・レコード™ ウルトラ・シフト™ 11s エルゴパワー™ コントロール		キャリパー / DM ブレーキ用 – コンポジット・ボディー – ボール・ベアリング – 軽量カーボン製ブレーキ・レバー – ウルトラ・シフト™ インナー・メカニズム – エルゴノミック・ブレーキ・レバー – ブレーキ・レバーにあるキャリパー解放ボタン – 大きい手用のインサート – ヴェリ・クッション™ シリコン・フード – ノー・バルジ™ ケーシング・ルート – 低摩擦のハウジング – フロント・ディレイラーの微調整が可能 – 多段変速	342
スーパー・レコード™ 11s フロント・ディレイラー	直付 / クランプ・キット Φ 32, 35 mm	ダブル・クランクセット対応 – キャパシティー 16 – 最大歯数 56 – 最小歯数 34 – アルミ製インナー・ケージ – モノコック・カーボンファイバー製アウター・ケージ – チタン製ボルト	71
スーパー・レコード™ S2 システム™ 11s フロント・ディレイラー	直付 / クランプ・キット Φ 32, 35 mm	ダブル・クランクセット対応 – キャパシティー 16 – 最大歯数 56 – 最小歯数 34 – アルミ製インナー・ケージ – モノコック・カーボンファイバー製アウター・ケージ – チタン製ボルト – ディレイラーを確実に固定するための S2 システム™	74
CSD™ チェーン・セキュアー・デバイス		アルミ製 – 高剛性 – ディレイラーに制限されず位置決めと調整が可能 – 全てのカンパニョーロ®直付ディレイラーに対応	15
ケーブル・アジャスター		ディレイラー・ケーブル・テンションの微調整が可能	5
ディレイラー・ケーブル 角度調整インサート		ステンレス・スチール製	1,5
レコード™ フロント・ハブ		32H – 軽合金オーバーサイズ・アクスル ＆ ボディー – ベアリング調整可 – アルミ製ロックナット付クイック・リリース – O.L.D. 100 mm – シンメトリック・アクション™ リリース・レバー	116
レコード™ リア・ハブ		32H – 9s / 10s / 11s 軽合金ボディー ＆ アクスル、一体型フリーホイール・ボディー – ベアリング調整可 – アルミ製ロックナット付クイック・リリース – O.L.D. 130 mm – シンメトリック・アクション™ リリース・レバー	231
レコード™ ヘッドセット		BC 1"×24 tpi – 高さ 36.5 mm – 軽合金 ＆ スチール・インサート – カップ ＆ コーン式	104
レコード™ ウォーター・ボトル キャリア		モノコック・カーボン – ウォーター・ボトル付	18

* 表示された重量は選択できるオプションの中で、最も軽いものを表しています。
** 例： 2,10×108 リンク＝227 g

グループセット

コンポーネント	オプション	仕　様	重量（g）＊
スーパー・レコード™ EPS™ 11s リア・ディレイラー		プーリー・スパン： 55 mm – カーボン製アウター・プレート – チタン製ハンガー & ピボット・ボルト – 11s パラレログラム・ジオメトリー – カーボン & 鍛造アルミ製アッパー & ロー・ボディー – メタル・カーボン・ケージ – 軽量ラバー・プーリー – セラミック・ベアリング・プーリー（下側）– 高トルクレシオ・モーター – ポジション・センサー – ウォーター・プルーフ（IP67）	198
スーパー・レコード™ EPS™ 11s エルゴパワー™ コントロール		キャリパー / DM ブレーキ用 – コンポジット・ボディー – 軽量カーボン・ブレーキ・レバー – ウルトラ・シフト™ ジオメトリー – エルゴノミック・ブレーキ・レバー – 近くなったブレーキ・レバー – ブレーキ・レバーにあるキャリパー解放ボタン – 大きい手用のインサート – ヴェリ・クッション™ シリコン・フード – フロント・ディレイラーの微調整が可能 – 多段変速 – モード・ボタン	262
スーパー・レコード™ EPS™ 11s フロント・ディレイラー	直付 / クランプ・キット Φ 32, 35 mm	ダブル・クランクセット対応 – キャパシティー 16 – 最大歯数 55 – 最小歯数 34 – コンポジット & アルミ 11s チェーンガイド – チタン製ボルト – アンチフリクション処理 – テクノポリマー & カーボン製ボディー – 高トルクレシオ・モーター – ポジション・センサー – ウォーター・プルーフ（IP67）	127
D.T.I.™ EPS™ V3 パワーユニット		耐火性テクノポリマー – ウォーター・プルーフ（IP67）– 3 セル・リチウム・イオン 12V バッテリー – D.T.I.™ デジタル・テック・インテリジェンス Eeprom ボード – シャット・オフ・ストラップ – スーパー・レコード™ / レコード™ EPS™ 対応	106
DTI™ EPS™ V3 インターフェース		テクノポリマー – ウォーター・プルーフ（IP67）– バッテリー・チャージャー・ポート – ワイヤレス・システムによる "My Campy" APP との連動 (PC / ノートブック / タブレット / スマートフォン（BTLE）	35
スーパー・レコード™ ウルトラ・トルク™ チタニウム 11s クランクセット	170, 172.5, 175 mm, 39-53, 36-52 34-50	ユニディレクション & マルチディレクション・フルカーボン製クランク – ホロー・クランク（ウルトラ・ホロー™ 構造）– 軽合金固定ボルト & ナット – 変速性能向上のために独自設計されたアルミ製チェーンリング – ハード・アノダイズド処理チェーンリング – 歯数構成によって異なる数のピン – CULT™ ベアリング（セラミック・アルティメット・レベル・テクノロジー）– チタン製ウルトラ・トルク™ セミ・アクスル – スーパー・レコード™ ウルトラ・トルク™ BB カップが必要	603
スーパー・レコード™ ウルトラ・トルク™ スレッド・カップ	ITA 70× (36×24 tpi) ENG 68× (1.37"×24 tpi)	アルミ製	45
ウルトラ・トルク™ プレス - フィット・カップ	BB30 68×42 BB86 86.5×41 PF30 68×46 BB ライト 79×46 BB386 86.5×46	アルミ製 – はめ合わせ部分の表面加工を強化	29
スーパー・レコード™ 11s スプロケット	11-23, 11-25, 11-27, 11-29, 12-25, 12-27, 12-29	チタン製 6 枚、スチール製 5 枚 – ニッケル・クロム仕上げ（スチール部）– 軽合金キャリア – 11s タイミング – 11s 専用歯先設計 – 11s 軽合金ロックリング、ピッチ 27×1	177
レコード™ 11s チェーン		5.5mm 幅 – ニッケル PTFE 仕上げ – 114 リンク – 11s 用ウルトラ・リンク™ が必要 – 軽量リンク – 中空ピン – 11s 用アウター・リンク	2.10/ リンク **
スーパー・レコード™ スケルトン™ ブレーキ		ブレーキ・パッド・ハイト・アジャスト・レシオ： 40 – 50 mm（ブレーキ・フィキシング・ボルトからブレーキ・シュー・ナット間）– ボール・ベアリング – 軽合金 & チタン製・パーツ – ブレーキ・パッド当り角度調整可能 – 軽量リア・ブレーキ – スケルトン・アーム – アラミド・ファイバーとシリカにより強化されたエラストマー・コンパウンド・ブレーキ・パッド – オプション：前後デュアル・ピボット・ブレーキ（297g）	272

テクニカル・データ

これまでのページでは、数々のカンパニョーロ® 製品に関する情報をお伝えしてきましたが、より詳しい情報やテクニカル・データが必要な人のために、ホーム・ページ上にサイトを設けました。

ぜひ、**www.campagnolo.com** を訪れ、さらなる情報をご確認ください。

製品、表面仕上げ、仕様については、事前の告知なしに変更される場合があります。

ピスタ™

ピスタ™ の仕事は 2 つだけです。
1. パワフルなトラック・レーサーが生み出す巨大な力を、たわむことなくすべて前へ進む動きに変えること
2. 空気抵抗を軽減し、空気を切り裂くこと
ピスタ™ が築いてきた数えきれない勝利が、そのタスクの成功を証明しています。

チューブラー： 2035 g

38 mm アルミ製エアロ・リム：
横方向とねじれに対する高い剛性 – 長期にわたり、高剛性を維持

ステンレス・スチール製エアロ・スポーク：
長期にわたり、高剛性を維持

レコード™ ピスタ™

レコード™ ピスタ™ グループセットは、ヴェロドロームのトラック競技に勝利するために設計された、ハイレンジ・コンポーネントです。クランクセット、ボトム・ブラケットから構成され、トラック競技専用の独自設計が行われています。ヘッドセットは、ロード用のレコード™ と同じものです。

995 g

クランクセット

ボトム・ブラケット

ヘッドセット

NEW

BORA™ ULTRA™ 80

ボーラ™ ウルトラ™ 80 トラック・バージョンは、ギブリ™ ディスク・ホイールとベスト・マッチし、レースに勝利する究極のコンビネーションと言えるでしょう。両方ともその軽量さのおかげで、ポイント・レース、マディソン、エリミネーション、スクラッチといった集団競技を含むすべてのトラック競技に適しています。ギブリ™ はおそらく市場における最軽量ディスク・ホイールであり、ボーラ™ ウルトラ™ 80 の重量はわずかに 705 g です。このスポーク・ホイールは、俊敏さと継続的なスタート＆ダッシュ、急激な方向転換などに対応し、トラック競技には最適の選択肢になります。ボーラ™ ウルトラ™ 80 トラック・バージョンは、ボーラ™ パフォーマンスとカンパニョーロ®クオリティーをトラックに持ち込むことに成功しました。今までロード・レースではヒル・クライムやタイム・トライアルに強いホイールとしてその名が知られていましたが、これからピスタ・バージョンのボーラ™ は表彰台を独占し、ベロドロームの木製走路の上で数多くの記録を残していくことでしょう。

チューブラー： 705 g（フロント）

フル・カーボン製
チューブラー80 mm ハイ・プロファイル：
最高のエアロダイナミック性能
横方向に対する剛性と優れた反応性を発揮

カーボンに塗装しない、
独自のリム・ブレス・システム：
エレガントなポリッシュ仕上げは、特許を取得した先進の製造技術の成果です。表面に塗装する必要がなく、軽量化に貢献します。

RDB™ ダイナミック・リム・バランス

エアロダイナミクス形状のスポーク：
最高のエアロダイナミック性能。空気抵抗を軽減し、ライダーのパワーを温存

アルミ製セルフ・ロック・ニップル

CULT™

CULT™ テクノロジーを採用した、ベアリング：
最高品質のセラミック・ベアリングとクロニテクト®スチール製ハウジングの組み合わせ CULT™ はスタンダードなスチール製ボール・ベアロングに比べて、9 倍も優れた回転性能を持っています。

カーボン製ボディー：
ホイールの横方向に対する剛性を高め、軽量化に貢献

カップ & コーン式ベアリング

アルミ製アクスル

自転車の世界で初めて紹介されたテンシル構造ホイールであるギブリ™ ディスク・ホイールが打ち立ててきた数えきれないトラックの記録を、カンパニョーロ®は非常に誇りに思っています。今なおギブリ™ が実戦で戦える優れたホイールであるにもかかわらず、カンパニョーロ®のＲ＆Ｄ部門は、この象徴的なホイールから得た数多くのフィードバックを蓄積し、次世代の卓越したパフォーマンスを生み出すために研究を重ねてきました。カーボン・ファイバーと最新の構造技術を組み込み、パフォーマンスを犠牲にすることなく、超軽量なホイールがここに誕生しました。

フロント・ホイール

リア・ホイール

チューブラー： 1625 g（ペア）

キャンピー・テック・ラボ™ は走行性能を最大限に引き上げながら、マテリアルの使用を抑えて軽量化を施し、時間と戦うという重要な目的を達成するべく、反応性と剛性をさらに進化させました。新しい構造と設計によって、横方向のたわみやねじれを抑え、ライダーのパワーを推進力に変えるための剛性と安定性を獲得しました。
ラボにおけるテストによると、新しいホイールの構造は超軽量にも関わらず、市場におけるライバル・ホイールの中でも最も高剛性であることが分かりました。

フロントの重量は 800 g、リアは 825 g と非常に軽量でありながら、最高のパフォーマンス・ソリューションを体感することができます。

CULT™
ハブには、CULT™ セラミック・ベアリング・テクノロジーが採用され、カンパニョーロ®が誇る素晴らしい回転性能を発揮します。

その性能はラボにおけるストレス・テストや、数えきれない時間をかけて行われたライダーによる実走テストだけではなく、実際のレースでも証明されています。

最初の公式レースにおいて、最新のウルトラ・パフォーマンス構造を有するギブリ™ は、アワー・レコードを更新するための重要な役割を果たし、**アレックス・ダウセット**に大いなる技術的アドバンテージを贈ることができました。

数か月後、19 歳の世界チャンピオン、**フィリッポ・ガンナ**のおかげで、ギブリ™ は 4 Km 個人パーシュートの輝かしいスターになりました。彼の勝利への挑戦において、カンパニョーロ®のウルトラ・パフォーマンス・ホイールは大きな力となったのです。

ギブリ™ が体現する卓越したパフォーマンスのアドバンテージはすぐに注目されることになりました。**イギリスのナショナル・チーム**がリオデジャネイロ・オリンピックのチーム・パーシュートでギブリ™ を使用し、見事金メダルを獲得しました。

ピスタ

トラック選手はピストルの音とともに極限までの力を爆発させ、その肉体的な苦難はレース中、指数関数的に増加していきます。何が起きても、トラック選手はパーフェクトなレースを走破する義務があります。逃げる場所はありません。そして、わずかなミスも許されません。
トラック・レースでは想像を超えた技術的ノウハウが要求され、レースに勝利するには細部にいたるまで細心の注意が必要になります。カンパニョーロ®はこのことを胸に製品を開発しています。細部へのこだわり、完璧さの探求、終わることのない渇望、それらがさらなる進化を生み出します。
カンパニョーロ®トラック・コンポーネントはパッションとともに生み出され、数多くの歴史的勝利を積み重ねてきました。歴史的な最強のライダーたちの勝利のそばには、常にカンパニョーロ®の名前にふさわしいクランクセットとホイールが存在しました。… 次はあなた自身の勝利のためにスタートを切ってください。

推奨されるグループセットとホイール

カンパニョーロ®は、多くのレースやトレーニングを通じて経験するどんな過酷なコンディションでも、テスト期間に達成するのと同じ最高レベルのパフォーマンスを常に実現するために、コンポーネントとホイールを設計し、開発し、テストし、そして製造を行っています。このことを胸に、メカニカルでも電子式でも、安心してグループセットを選択してください。決して後悔することはありません。カムシン™ とシロッコ™ に専用の CX バージョンが存在する一方、パフォーマンス・ラインの他のホイールも、シクロクロス・レースに使用することができます。次のレースでは必ず素晴らしい結果を残すことができるでしょう。

ボーラ™ ウルトラ™ 50

ボーラ™ ウルトラ™ 35

ボーラ™ ONE™ 50

ボーラ™ ONE™ 35

ハイペロン™ ウルトラ™ TWO

シャマル™ ウルトラ™

ゾンダ™

ニュートロン™ ウルトラ™

KHAMSIN CX

カムシン™ アシンメトリック CX は、CX ファミリーのエントリー・ホイールですが、ハイエンド・カテゴリーのホイールと闘える数々のメリットを備えています。オーバーサイズ・フランジやダイナミック・バランス™ テクノロジーなど先進の技術を採用し、このホイールがエントリー・レベル以上であることは明らかです。キャンピー・テック・ラボ™ のエンジニアたちは、左右非対称のリムを採用し、クオリティーを更に引き上げました。横方向、ねじれ方向に対する剛性が強化され、それに伴って反応性もアップしています。
シクロクロスにおける泥、砂、水にも負けない完璧なハブ構造と、新しいデザインのリムが組み合わされ、優れたパフォーマンスを発揮します。きっと次のシーズンには欠かせないホイールになることでしょう。

リア・ホイール

フロント・ホイール

クリンチャー： 1750 g

前後で異なるリム・ハイト：
24 mm のフロントは理想的な操作性を実現し、27.5 mm のリアは、ライダーのパワーを余すところなくホイールに伝達します。

アシンメトリック・リム・プロファイル：
左右非対称のリア・リムのプロファイルを採用し、ドライブ側と反ドライブ側のスポーク・テンションのバランスを取っています。剛性と反応性が大きく向上しました。

ダイナミック・バランス™：
リム上のどのポイントでも反対側と同じ重量になり、完璧なバランスを取っています。高速走行時でも安定した走行が可能です。

ストレート・ヘッド・スポーク：
ホイールの剛性が向上 – スポーク・テンションを一定に保ち、長期にわたるパフォーマンスを維持

ラジアル・スポーク・パターン

オーバーサイズ・フランジ：
ライダーのどんなペース変化にも対応 – ねじれに対する剛性と反応性が向上

アルミ製アクスル：
ホイールの軽量化

シールド・ベアリング：
長期にわたりパフォーマンスを維持 – ベアリングの寿命が向上

追加されたシール：
ベアリングを汚れから守り、円滑な回転を維持 – 時間を経ても優れたパフォーマンスをキープ

35 mm のリム・ハイトは、それ以上の高さにすることから生じる重量増を回避し、同時にエアロダイナミクス効果を得ることができるため、おそらく最もオールマイティーなプロファイルと言えるでしょう。薄いリム形状は泥がこびり付くのを防ぎ、剛性と反応性を両立させることができます。以前はカーボン・ホイールにしか見られない形状でしたが、シロッコ™ 35 mm CX はコストを抑えながら、ミドル・プロファイル・リムのアドバンテージを実現しました。ハブ内部にはシクロクロス専用のプロテクションを施しています。シロッコ™ 35 mm CX を駆り、泥、砂、風、雪を走破し、一気に表彰台まで駆け上がってください。

リア・ホイール **フロント・ホイール**

クリンチャー： 1725 g

クリンチャー・タイヤ用の 35 mm プロファイル：
エアロダイナミクスに優れながら、横風でもハンドリングが非常に容易

ダイナミック・バランス™ ：
リム上のどのポイントでも反対側と同じ重量になり、完璧なバランスを取っています。高速走行時でも安定した走行が可能です。

独自のメガ G3™ スポーク・パターン：
ホイール両側の、完璧なスポーク・テンション・バランスを実現。ストレスを軽減し、横方向の剛性とホイールへのパワー伝達が向上しました。G3™ は、"重い"ライダーが乗っても、嫌な振動が起きません。

フロント：
場所によって太さの異なるスチール製エアロ・スポークを 16 本、ラジアルに配置

リア：
場所によって太さの異なるスチール製エアロ・スポークを 21 本、フリー側をダブルに配置

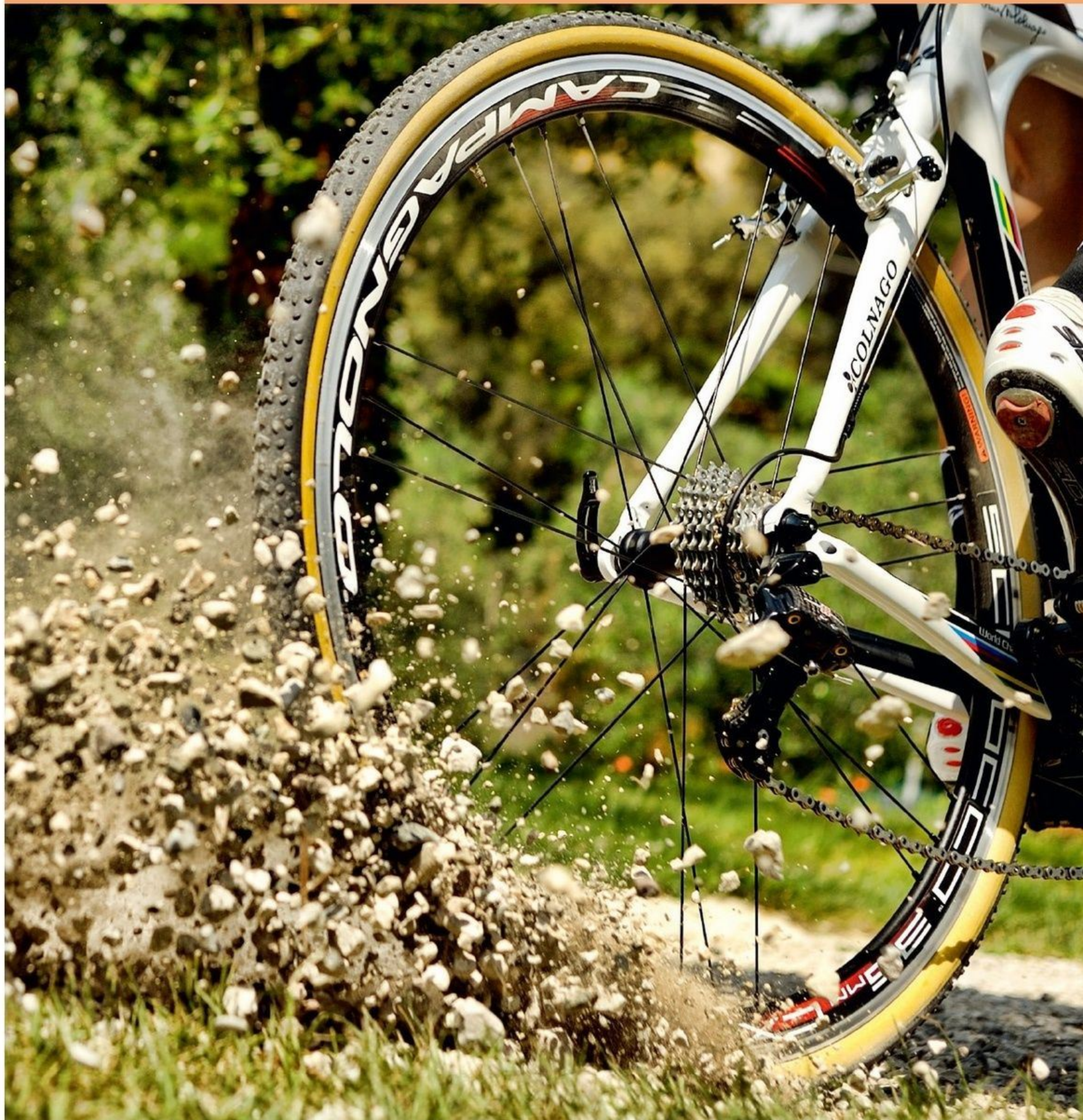
スポーク・アンチ・ローテーション・システム™

追加されたシール：
ベアリングを汚れから守り、円滑な回転を維持 – 時間を経ても優れたパフォーマンスをキープ

アルミ製ハブ・ボディー

アルミ製ニップル

アルミ製アクスル：
ホイールの軽量化

フリー側にオーバーサイズ・フランジを持つ、メガ G3™ ：
ねじれに対する剛性が向上し、どんなペース変化にも高い反応性を発揮

シクロクロス

好天時やクリーンなアスファルトを走行するための自転車機材を作ることは決して難しいことではありません。

カンパニョーロ® はロードにおいて大きなアドバンテージになる高い技術水準とクオリティーの象徴になるような優れたパフォーマンスを体現するコンポーネントを製造していますが、過酷で泥だらけのシクロクロス・シーズンのオフ・ロードにもそのテクノロジーを対応させることを目標にしています。シクロクロスのライダーは機材に対して非常に厳しい人達です。カンパニョーロ® はその期待に応えるべく、すべてのコンポーネントとホイールに対し、その耐久性を高める努力を行っています。
ロードでは速く、オフ・ロードでは堅牢に。

推奨されるホイール

タイム・トライアルとトライアスロンは、常に二つの敵と戦っています。時間との戦いとライバルとの戦いです。しかも、同じレースはひとつとして存在しません。コースは時にフラットであり、起伏があったり、山岳コースも存在します。コンディションも風が強かったり、変化したり、穏やかな場合もイージーな時もあります。どんなコンディション、コース、環境でも、レースではパーフェクトなカンパニョーロ®ホイールがあります。
カンパニョーロ®ホイールから、ベスト・パートナーを選択してください。

ボーラ™ ウルトラ™ 80

ボーラ™ ウルトラ™ 50

ボーラ™ ONE™ 50

バレット™ ウルトラ™

バレット™

NEW

BORA ULTRA TT

デビュー直後から、ボーラ™ ウルトラ™ TT は弾丸のような最速ライダーと共に戦い、数多くのタイム・トライアルの国際レースでメダルを獲得してきました。
2017 年、カンパニョーロ®のレンズ形状ロード・ホイールは、大きな特徴である軽量さと剛性を大きく改良し、更なる進化を遂げました。重量は前モデルより 111 g 軽量化され、ライバル・ホイールより 8%も剛性がアップしました。キャンピー・テック・ラボ™ は、それに加え、タイム・トライアル・バイクのブレーキ・システムに適したホイールを作り出すことにフォーカスし、大いなる成果を挙げることに成功しました。

ドライブ側

反ドライブ側

チューブラー： 864 g

タイム・トライアル用フレームのために開発されたホイール：
非常に剛性の高い構造を採用し、ボトム・ブラケット周りのたわみをなくしました。つまり、ほとんどのタイム・トライアル用フレームでリア・ブレーキが配置されているエリアのたわみを押さえ、ホイールとブレーキが接触することはありません。

高弾性フル・カーボン製チューブラー・リム

ブレーキ面：
新しく開発されたフル・カーボン製リム。ムラのない均一な制動性能を発揮し、軽量化を実現

カーボン・ホイール用に開発された、専用ブレーキ・パッド：
独自のパッド・コンパウンドは路面がドライでもウエットでも、ブレーキ性能を向上させ、かつ摩耗や消耗を軽減します。よりコントロールしやすく、安全な制動を可能にします。

独自に開発した組成からなる、フル・カーボン製ディスク

プロファイル：
ドライブ・サイド、反ドライブ・サイドともに断面を薄くし、エアロダイナミクスが大きく向上

“ウイング・ホイール”をフィーチャーしたグラフィック：
伝説的なカンパニョーロ®の“ウイング・ホイール”ロゴは、最新のカーボン・ファイバー・テクノロジーを搭載したレンズ形状ディスク・ホイールを象徴しています。

CULT™

CULT™ テクノロジーを採用した、ベアリング：
最高品質のセラミック・ボールとクロニテクト®スチール製ベアリングを組み合わせ、CULT™ はスタンダードなスチール製ベアリングに比べて、9 倍も優れた回転性能を発揮します。

カップ ＆ コーン式ベアリング：
容易なベリング調整 – ベアリングの遊びを軽減 – 正確な動作 – 長期にわたりパフォーマンスを維持

軽量で、高剛性の構造を持つアルミ製ハブ

スプロケット：
カンパニョーロ® 10 s、11 s スプロケットと、シマノ社 9 s、10 s、11 s スプロケットに対応

バー・エンド・コントロール

カンパニョーロ®のベスト・エンジニアたちによって設計された、世界最高レベルのアスリートのためのコントロール。細部まで徹底的に研究され、すべての製品はトップ・ライダーによってテストが繰り返されました。キャンピー・テック・ラボ™ のエンジニアたちは TT/TRI における繊細なディテールの重要性を理解し、レバーを常にエアロダイナミック・ポジションに戻すバック・トゥー・ゼロ・テクノロジーや一回のレバー操作で 3 段一気に変速できるマルチ・シフティング・システム™ といった先進のソリューションを注ぎ込みました。よりエアロダイナミックに、よりエルゴノミックに、そしてより正確に。メカニカル・トランスミッションのバー・エンド・コントロールは、時間と闘うライダーのベスト・パートナーです。

アルミニウム

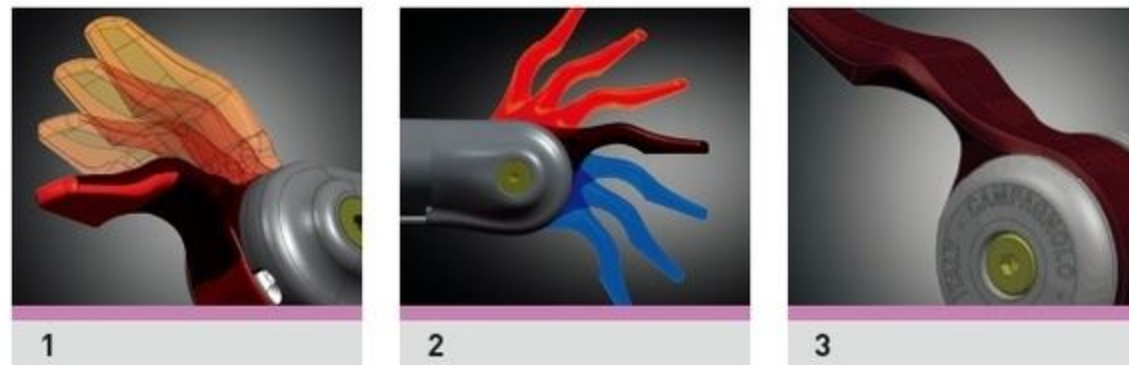
NEW 11 s アルミニウム

10 s アルミニウム

アルミニウム

バー・エンド・コントロール

167 g

1 2 3

1. バック・トゥー・ゼロ・ポジション：
ライダーが設定したフォースト・ポジションに、レバーは常に戻ります。変速に必要な労力を軽減し、レバーを最大のエアロダイナミック・ポジションにキープします。

2. マルチ・シフティング・システム™ ：
一度の操作で、アップ・シフト、ダウン・シフトとも一気に３段変速することが可能

3. 調整可能なファースト・ポジション：
ハンドル・バーの形状やライダーのハンド・ポジションに応じて、コントロールのエルゴノミックな取り付けが可能です。

エクスターナル・ケーブル・コネクション：
ケーブルの取り付けや取り外しを簡単に行うことができ、コントロール本体を取り外す必要がありません。

インデックス・ブッシュ（11s カーボン・バージョンのみ）：
スーパー・レコード™、レコード™、コーラス™ の前後ディレイラーと完璧に同期します。アップ・シフトは３クリックで、ダウン・シフトは１クリックで開始します（トリム調整のために、追加のクリックは確保されています）。

バー・エンド・ブレーキ・レバー

106 g

1 2 3

1. エアロダイナミック形状：
最高のエアロダイナミクス

2. クイック・リリース・システム：
ホイールの脱着がしやすく、レース中でもリムとブレーキ・パッドの距離を調整できます。

3. エルゴノミック形状のレバー：
優れた安全性とコントロールしやすいブレーキ・システム

D.T.I.™ EPS™ インターフェース

トライアスロンとタイム・トライアル用に設計されたEPS™ インターフェースには、バー・エンド・コントロールとブレーキ・コントロールと交信するための２本のケーブルが付いています。超軽量のインターフェースはハンドル・バーでも、ブレーキ・レバーでも、好みに応じて取り付けることができます。

DTI™ EPS™ V3 インターフェース

45 g

1

2

グリーン：100% ～ 60%
グリーンの点滅：60% ～ 40%
イエロー：40% ～ 20%
レッド：20% ～ 6%
レッドの点滅：6% ～ 0%

3

1.“マイ・キャンピー™”とのコミュニケーション：
PC / ノートブック / タブレット / スマートフォン（BTLE）と“マイ・キャンピー™”APP で対話し、EPS™ グループセットをライダー自身のセッティングにカスタマイズできるワイヤレス・システム

2. 充電ポートへの容易なアクセス：
充電ポートはインターフェースの上部にあり、ラバー製カバーで守られています。

アナログ - デジタル信号変換：
エルゴパワー™ から受信したアナログ信号をデジタル信号に変換し、パワー・ユニットに送信します。

“ゼロ・セッティング”と“ライディング・セッティング”：
コンポーネントの最初のセッティングと、レース走行中の微調整を行います。

3. RGB LED：
バッテリーの充電状況を表示します。ユニットはシステムの不具合をチェックし、必要があれば、RGB LED を通じて、ライダーに警告します。

２つのインターフェース取り付けオプション：
インターフェースは、ハンドル・バーでも、ブレーキ・ケーブルでも、好みに応じて装着することができます。

２つの出力ケーブル：
バー・エンド・コントロールとブレーキ・コントロールを同時に管理します。

（2016 / 2017 スーパー・レコード™ EPS™ とレコード™ EPS™ に対応）

EPS™ コントロール

トライアスリートとタイム・トライアルのライダーはどんなポジションからでも、パーフェクトなレバー・コントロールを行う必要があります。バー・エンド EPS™ コントロールと EPS™ ブレーキ・レバーは、ハンド・ポジションがどこであっても、容易に変速を行うことができます。EPS™ TT コントロールは簡単にアクセスできるだけではなく、エアロダイナミクスを損なうことのないベスト・ポジションから最高の変速を可能にします。カンパニョーロ® を使えば、どんなポジションからでもワン・クリックで勝利を引き寄せることができます。

レコード™ EPS™
92 g / ペア

レコード™ EPS™
110 g / ペア

EPS™ バー・エンド・コントロール

1

2

3

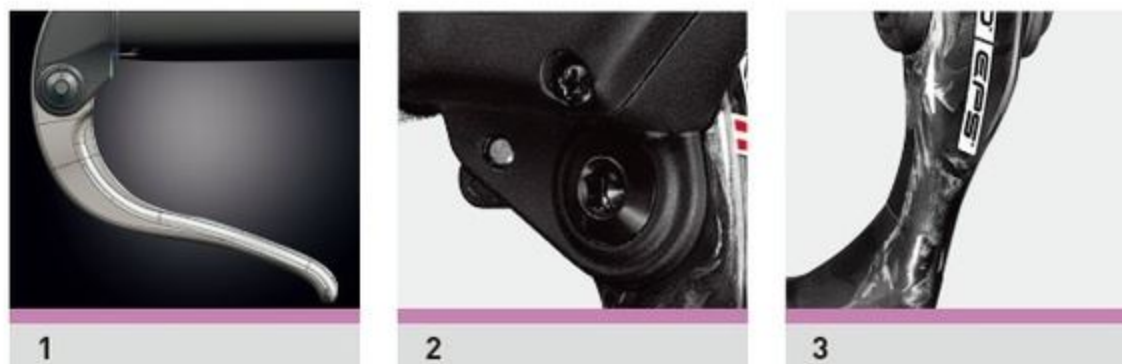
1. バック・トゥー・ゼロ・ポジション：
ライダーが設定したファースト・ポジションに、レバーは常に戻ります。変速に必要な労力を軽減し、レバーを最大のエアロダイナミック・ポジションにキープします。

マルチ・ドーム・テック™ ：
キャンピー・テック・ラボ™ で考案された 5 ドーム・テクノロジーによって、レバーを押し込む力とレバーから返ってくる力のバランスが取られています。また、前後ディレイラーのミス・シフトを防ぐことができます。

2. マルチ・シフティング・システム™ ：
ひとつの動作で、ダウン・シフト、アップ・シフトとも一気に 11 段変速することができます。

3. スイッチ・モード・ボタン：
モード・ボタンを押すことで、バッテリーの充電状況が確認できます。また、レース中にリア・ディレイラーとフロント・ディレイラーの調整を行うことができます（ライディング・セッティング）。リア・ディレイラーとフロント・ディレイラーのゼロ・ポジションもこのボタンで行います（ゼロ・セッティング）。

100%ウォーター・プルーフ：
IP 67 スタンダードに従い、どんな天候コンディションでも動作するように作られています。

EPS™ ブレーキ・コントロール

1

2

3

1. エアロダイナミック形状：
最高のエアロダイナミクス

2. クイック・リリース・システム：
ホイールの脱着がしやすく、レース中でもリムとブレーキ・パッドの距離を調整できます。

3. エルゴノミック形状のレバー：
優れた安全性とコントロールしやすいブレーキ・システム
– カーボン製（レコード™ EPS™）
– アルミ製（コーラス™ EPS™）

ワン・レバー – ワン・アクション：
エルゴパワー™ のそれぞれのレバーは、異なる機能を持っています。どんなコンディション（気温の低い冬、グローブを装着したとき、悪路を走行するときなど）でも適切な操作ができ、ミス・シフトのリスクを減らすことができます。

トライアスロン – タイム・トライアル

時間と闘い、そして勝利する

勝利が数ミリの距離や数秒の時間差で決するなら、ディテールへのこだわりは重要なファクターになり、正確さへの探求は究極のゴールになります。カンパニョーロ®はトライアスロンとタイム・トライアルのベスト・アスリートたちと協力し、専用のコンポーネントを自ら設計し、開発を行いました。バー・エンド・ブレーキといった新しいテクノロジーを加え、カンパニョーロ®のテクニカル・アドバンテージは、あなたのトライアスロン・バイクやTTバイクと共に、勝利を求めるあなたの手の中にあります。スタートのピストルは鳴らされました。カンパニョーロ®のトライアスロン / TT機材を使用すれば、自分の想像よりもはるかに速く、フィニッシュ・ラインを迎えることができます。

クラシック。そして、躍動感を失わないホイール。
ニュートロン™ ウルトラ™ は、今や完成されたカンパニョーロ® ホイールの成功のシンボルになりました。他のホイールにはない特長を備え、プロフェッショナルにもアマチュア・ライダーにも愛されています。軽量で登りにも強く、高い信頼性を誇ります。踏み込めば鋭く反応し、厳しい石畳の道を長時間走っても快適です。
ニュートロン™ ウルトラ™ はライダーが望むすべてのものを備えています。

リア・ホイール

フロント・ホイール

クリンチャー： 1470 g

独自に設計されたジオメトリーの多角形リム：
快適な走行感を持ちながら、優れた反応性を発揮します。

左右非対称にスポーク・ホールが開けられたリア・リム：
ニップルとハブを一直線に配置し、弱い部分をなくしながら、ベストなスポーク・テンションを維持します。

切削された、ロー・プロファイル・リム：
リム周辺部を軽量化し、登りでも機敏で高い反応性を発揮します。

場所によって太さの異なる、スチール製ストレート・ヘッド・スポーク：
ねじれに対する高い剛性 – スポーク・テンションを一定に保ち、最高のエアロダイナミクスを発揮 – 高速時でも、安定した走行が可能

カーボン製ハブ・ボディー：
横方向に対する高い剛性 – 軽量化に大きく貢献

オーバーサイズ・フランジ：
ライダーのどんなペース変化にも対応 – ねじれに対する剛性と反応性が向上

カップ & コーン式ベアリング：
容易なベリング調整 – ベアリングの遊びを軽減 – 正確な動作 – 長期にわたりパフォーマンスを維持

KHAMSIN ASYMMETRIC

カムシン™ アシンメトリックがカンパニョーロ® ホイールのエントリー・レベルと言われるのは、魅力的なプライスが理由だからではありません。メガ G3™ スポーク・パターンやオーバーサイズ・フランジ、ダイナミック・バランス™ テクノロジーなど先進の技術を採用し、このホイールは明らかにレースへの足掛かりになります。キャンピー・テック・ラボ™ のエンジニアたちは、左右非対称のリムにメガ G3™ を組み合わせ、クオリティーをさらに引き上げています。横方向、ねじれ方向に対する剛性が強化され、それに伴って反応性もアップしました。カムシン™ アシンメトリックはメガ G3™ と通常のスポーク・パターンが選択でき、気軽にカンパニョーロ® クオリティーとパフォーマンスを体験することができます。

リア・ホイール
メガ G3™

リア・ホイール
ラジアル・スポーク・パターン

フロント・ホイール

クリンチャー： 1750 g

前後で異なるリム・ハイト：
24 mm のフロントは理想的な操作性を実現し、27.5 mm のリアは、ライダーのパワーを余すところなくホイールに伝達します。

アシンメトリック・リム・プロファイル：
左右非対称のリム・プロファイルをリアに採用し、ドライブ側と反ドライブ側のスポーク・テンションのバランスを取っています。剛性と反応性が大きく向上しました。

ダイナミック・バランス™：
リム上のどのポイントでも反対側と同じ重量になり、完璧なバランスを取っています。高速走行時でも安定した走行が可能です。

リア・ホイールは 2 種類のバージョンが用意されています：
- ラジアル・スポーク・パターン
- 独自のメガ G3™ スポーク・パターン
ホイール両サイドの完璧なスポーク・テンション・バランスを実現。ストレスを軽減し、横方向の剛性とホイールへのパワー伝達が向上しました。メガ G3™ は、"重い" ライダーが乗っても、嫌な振動が起きません。

ストレート・ヘッド・スポーク（反ドライブ側）：
ホイールの剛性が向上 – スポーク・テンションを一定に保ち、長期にわたるパフォーマンスを維持

オーバーサイズ・フランジ：
ライダーのどんなペース変化にも対応 – ねじれに対する剛性と反応性が向上

アルミ製アクスル：
ホイールの軽量化

シールド・ベアリング：
長期にわたりパフォーマンスを維持 – ベアリングの寿命が向上

再設計されたヴェント™アシンメトリックは、人気のあった前モデルのクオリティーをすべて引き継ぎ、上のレベルに引き上げられました。左右非対称のリムを採用した新しいデザインによって、横方向、ねじれ方向に対する剛性が強化され、それに伴って反応性もアップしています。スポーク・テンションが均一になり、頑丈なホイールに仕上がりました。レースにも使用できるカンパニョーロ®クオリティーを備えたヴェント™アシンメトリックは、あらゆるライダーにとって最良の選択です。

リア・ホイール

フロント・ホイール

クリンチャー： 1660 g

前後で異なるリム・ハイト：
24 mm のフロントは理想的な操作性を実現し、27.5 mm のリアは、ライダーのパワーを余すところなくホイールに伝達します。

アシンメトリック・リム・プロファイル：
左右非対称のリア・リムのプロファイルを採用し、ドライブ側と反ドライブ側のスポーク・テンションのバランスを取っています。剛性と反応性が大きく向上しました。

ダイナミック・バランス™：
リム上のどのポイントでも反対側と同じ重量になり、完璧なバランスを取っています。高速走行時でも安定した走行が可能です。

独自のメガ G3™ スポーク・パターン：
ホイール両側の、完璧なスポーク・テンション・バランスを実現。ストレスを軽減し、横方向の剛性とホイールへのパワー伝達が向上しました。メガ G3™ は、"重い" ライダーが乗っても、嫌な振動が起きません。

場所によって太さの異なる、スチール製スポーク：
高速走行時でも、優れたエアロダイナミクスと安定性を発揮

フリー側にオーバーサイズ・フランジを持つ、メガ G3™：
ねじれに対する剛性が向上し、どんなペース変化にも高い反応性を発揮

アルミ製アクスル：
ホイールの軽量化

アルミ製ハブ：
横方向に対するホイールの剛性を高め、軽量化に貢献

SCIROCCO™ 35MM

35 mm プロファイルのシロッコ™ は、軽量なアルミ製構造を持ち、優れたエアロダイナミック性能を発揮します。35 mm プロファイルは、斜め前からの横風に対してアドバンテージを持ち、あらゆるコンディションでオールマイティーな走りを約束します。先進のデザインとプロファイル、アルミ製ブレーキ面を兼ね備えたシロッコ™ は、どんな状況にも対応します。

リア・ホイール

フロント・ホイール

クリンチャー： 1725 g

クリンチャー・タイヤ用の 35 mm プロファイル：
エアロダイナミクスに優れながら、横風でもハンドリングが非常に容易

ダイナミック・バランス™ ：
リム上のどのポイントでも反対側と同じ重量になり、完璧なバランスを取っています。高速走行時でも安定した走行が可能です。

エアロダイナミック形状のスポーク：
フロント： 場所によって太さの異なるスチール製エアロ・スポークを 16 本、ラジアルに配置
リア： 場所によって太さの異なるスチール製エアロ・スポークを 21 本、フリー側をダブルに配置

独自のメガ G3™ スポーク・パターン：
ホイール両側の、完璧なスポーク・テンション・バランスを実現。ストレスを軽減し、横方向の剛性とホイールへのパワー伝達が向上しました。G3™ は、"重い" ライダーが乗っても、嫌な振動が起きません。

アルミ製ハブ：
横方向に対するホイールの剛性を高め、軽量化に貢献

フリー側にオーバーサイズ・フランジを持つ、メガ G3™ ：
ねじれに対する剛性が向上し、どんなペース変化にも高い反応性を発揮

アルミ製アクスル：
ホイールの軽量化

ディスク・ブレーキ

ロード・バイクに装着されるディスク・ブレーキのために開発された初めてのホイールは、今まで市場で見つけることのできなかった、カンパニョーロ®のトラディショナルなリム・ブレーキ用ホイールが持つトップレベルのパフォーマンス、信頼性、安全性、統合性を獲得し、鮮烈なデビューを果たしました。リム・ブレーキ市場において、ゾンダ™ はライバル製品を性能面ではるかに上回り、大きな評価を受けてきました。ゾンダ™ ディスク・ブレーキは、リム・ブレーキ・バージョンより反応性に優れ、競合ホイールより 25 g も軽量することに成功しました。技術的にも個々の部品の完成度は大きく向上しています。パフォーマンスのレベルを上げながら軽量化されたホイールは、ライダーの期待を大きく上回り、市場におけるディスク・ブレーキ・ホイールのトップに君臨することでしょう。

リア・ホイール　　　　**フロント・ホイール**

クリンチャー： 1675 g

新しいアシンメトリック・プロファイル（26 - 28 mm）

切削されたリム：
独自の切削を施し、リム周辺部の重量を軽減しながら、ホイールの反応性を向上

RDB™ - リムダイナミック・バランス：
コンセプトはとてもシンプルで、洗練されています。接合部分の重量を、その反対側に同等の重量を配することでバランスを取っています。

MoMag™ ：
リムのタイヤ面にスポーク穴がなく、軽量化を図りながら高い剛性を確保

スポーク：
ブレーキの高いパワーを受け止めるために、フロント・ホイールにも、G3™ テクノロジーを採用

フロント・スポーク：
2 / 1.6 / 2 mm 径のステンレス・スチール製スポークを 14 本配置（左側 – ブレーキ側）
2 / 1.6 / 2 mm 径のステンレス・スチール製スポークを 7 本配置（右側）

リア・スポーク：
2 / 1.6 / 2 mm 径のステンレス・スチール製スポークを 7 本配置（左側 – ブレーキ側）
2 / 1.6 / 2 mm 径のステンレス・スチール製スポークを 14 本配置（右側 – ドライブ側）

ニップル：
ブラック・アノダイズド・セルフ・ロック・ニップルをリムの外側に配置し、容易なメンテナンスが可能

カップ ＆ コーン式ベアリング：
ベアリング調整が容易で、あそびの発生を抑えることができます。長期にわたってパフォーマンスを維持し、ボールとレースの理想的なコンタクト・アングルをキープすることができます。

マイクロ・セッティング・テクノロジーを採用した新しい調整ロック：
正確な調整が可能で、あそびの発生を抑えます。

ローター取り付けのための、２種類のインターフェース：６ボルト ＆ AFS™ ：
市場におけるすべてのローターに適合します。

メガ G3™ システムを採用した、21 本のステンレス・スチール製スポーク：
フロントのブレーキ・サイドとリアのドライブ・サイドを強化し、高い剛性と反応性を発揮します。ルックスもクールなレース・スタイルを体現

NEW

ZONDA™
リム・ブレーキ

世界中で称賛されているカンパニョーロ®ベストセラーのゾンダ™ がC17 リムを採用し、2017 バージョンにアップデートしました。
新しい 22.5 mm のワイド・リムはより太いクリンチャー・タイヤを装着することができ、パフォーマンス、快適性、タイヤ / リムの効率的なインターフェースが大きく向上しました。従来のゾンダ™ が持つテクノロジーをそのまま引き継ぎ、重量の面でも同じクラスの競合ホイールを大きく引き離しています。ワイド・リムのパフォーマンスを獲得しながら、10 g 以上も軽量化することに成功しました。

リア・ホイール

フロント・ホイール

クリンチャー： 1540 g

MoMag™ ：
外側にスポーク・ホールのない、リム・プロファイル – 構造自体の耐久性がアップ – リム・テープの必要がなく、軽量化に貢献

切削加工を施したリム

前後で異なるリム・ハイト：
フロント（24 - 27 mm）リア（27 - 30 mm）

ダイナミック・バランス™

スポーク・アンチ・ローテーション・システム™ ：
スポークを常にエアロダイナミック・ポジションに固定します。

独自のメガ G3™ スポーク・パターン：
ホイール両側の、完璧なスポーク・テンション・バランスを実現。ストレスを軽減し、横方向の剛性とホイールへのパワー伝達が向上しました。G3™ は、“重い”ライダーが乗っても、嫌な振動が起きません。

エアロダイナミック形状のスポーク：
フロント： 場所によって太さの異なるスチール製エアロ・スポークを 16 本、ラジアルに配置
リア： 場所によって太さの異なるスチール製エアロ・スポークを 21 本、フリー側をダブルに配置

メガ G3™ オーバーサイズ・フランジを備えたリア・ハブ：
ねじれに対する剛性が向上し、どんなペース変化にも高い反応性を発揮

アルミ製ハブ・ボディー：
横方向に対する高い剛性

アルミ製アクスル：
ホイールの軽量化

前後で異なるハブの径：
構造的な整合性とパフォーマンスを最適化 – 小径化されたフロント・ハブはエアロダイナミック効果に貢献

マイクロ・セッティングが可能な調整ロック・リング：
ハブの正確な調整を可能にし、あそびの発生を抑制

ユーラス™ は優れた性能と、最高の堅牢性を兼ね備えています。
どんなコースでも対応する軽量さと、荒れた路面でも影響されることのない信頼のおける構造を併せ持つ、オールマイティーなホイールです。
オーバーサイズ・フランジと革新的なメガ G3™ テクノロジーを採用し、アルミ製ホイールのトップ・モデルであるシャマル™ ウルトラ™ に比肩する高い性能を発揮します。

リア・ホイール

フロント・ホイール

2 – ウェイ・フィット™ ： 1485 g
クリンチャー： 1465 g

球面状切削

前後で異なるリム・ハイト：
フロントは 26 mm、リアは 30 mm のプロファイル

2 – ウェイ・フィット™ プロファイル：
通常のクリンチャー・タイヤと革新的なチューブレス・タイヤのどちらでも使用できます。

ウルトラ・フィット™ ：
容易なタイヤの取り付け – 最高の安全性 – 摩擦を軽減 – エネルギーの分散を抑制 – パフォーマンスの向上

MoMag™ ：
外側にスポーク・ホールのない、リム・プロファイル – 構造自体の耐久性がアップ – リム・テープの必要がなく、軽量化に貢献

ダイナミック・バランス™

スポーク・アンチ・ローテーション・システム™ ：
スポークを常にエアロダイナミック・ポジションに固定します。

独自のメガ G3™ スポーク・パターン：
ホイール両側の、完璧なスポーク・テンション・バランスを実現。ストレスを軽減し、横方向の剛性とホイールへのパワー伝達が向上しました。G3™ は、“重い”ライダーが乗っても、嫌な振動が起きません。

アルミ製エアロ・スポーク

アルミ製ニップル

オーバーサイズ・フランジを採用したリア・ハブ：
ライダーのどんなペース変化にも対応 – ねじれに対する剛性と反応性が向上

アルミ製アクスル：
横方向に対する高い剛性

アルミ製ハブ・ボディー：
ホイール重量の軽減

NEW

SHAMAL ULTRA

最も信頼できるアルミ製レース・ホイールとして存在してきた素晴らしいシャマル™ パフォーマンスに、更なるオールマイティーさと新しいテクノロジーを加え、シャマル™ ウルトラ™ C17 が誕生しました。リムは C17 スタンダードに従ってワイド化され、近年人気の高まっている 25 / 28 のタイヤ・サイズと完璧に適合します。新しいリムとタイヤのインターフェースは、同じサイズのタイヤと C15 リムを比べた場合、よりエアロダイナミクスに優れていることが分かりました。C17 はそのワイド化されたリム形状と最適化されたマテリアルによって、快適性が向上するだけでなく、より確実なグリップ性が実現し、同時に高い剛性と反応性も獲得しています。

リア・ホイール　　**フロント・ホイール**

2 – ウェイ・フィット™ ： 1475 g
クリンチャー： 1459 g

球面状切削：
リム周辺部の重量を軽減 – ホイールの反応性を向上

ダイナミック・バランス™

2 – ウェイ・フィット™ プロファイル：
通常のクリンチャー・タイヤと革新的なチューブレス・タイヤのどちらでも使用できます。

ウルトラ・フィット™ ：
容易なタイヤの取り付け – 最高の安全性 – 摩擦を軽減 – エネルギーの分散を抑制 – パフォーマンスの向上

MoMag™ ：
外側にスポーク・ホールのない、リム・プロファイル

前後で異なるリム・ハイト：
フロント（24 – 27 mm）、リア（27 – 30 mm）

スポーク・アンチ・ローテーション・システム™ ：
スポークを常にエアロダイナミック・ポジションに固定します。

セルフ・ロック・ニップル：
リム上での摩擦をなくして、スポークの位置をキープし、スポーク・テンションを最適化します。製品のライフ・タイムを通じて、ハイ・パフォーマンスを安定的に実現

独自のメガ G3™ スポーク・パターン：
ホイール両側の、完璧なスポーク・テンション・バランスを実現。ストレスを軽減し、横方向の剛性とホイールへのパワー伝達が向上しました。G3™ は、“重い”ライダーが乗っても、嫌な振動が起きません。

アルミ製エアロ・スポーク：
最高のエアロダイナミック性能 – 軽量化と反応性の向上

USB

USB™ セラミック・ベアリング：
摩擦を軽減し、回転性能が大きく向上 – 長期にわたりパフォーマンスを維持

カーボン製ハブ・ボディー：
横方向に対する高い剛性 – 軽量化に大きく貢献

アルミ製アクスル：
ホイールの軽量化

オーバーサイズ・フランジ：
ねじれに対する剛性と反応性が向上 – ライダーのどんなペース変化にも対応

前後で異なるハブの径：
統合された構造とパフォーマンスを最適化 – 小径化されたフロント・ハブは、エアロダイナミクスに貢献

NEW

SHAMAL™ MILLE

シャマル™ は、アルミ製レース用パフォーマンス・ホイールの燦然と輝くスタンダードです。そのブラック・バージョンがシャマル™ Mille™ として登場しました。パフォーマンスに関する大きなアドバンテージを持ちながら、洗練された表面処理が施され、エレガントで艶のある外観が魅力です。この表面処理は、ウエット・コンディションでもドライ・コンディションでも、通常のアルミ・リムよりも確実で強力なブレーキ・パワーを発揮します。今年から C17 リムに変更され、リム / タイヤ間のインターフェースと 25 / 28 mm タイヤを装着した際のパフォーマンスが大きく向上しました。更に、ブラック・アノダイズド・ニップルの採用によって、ブラックの外観は完璧なダーク・ルックになりました。
新しいシャマル™ Mille™ はレースでもトレーニングでも、オールマイティーに使用することができます。

リア・ホイール

フロント・ホイール

クリンチャー： 1459 g

プラズマ電解酸化処理：
エレガントな外観に仕上がり、強力な制動力を発揮

球面状切削

ブレーキ面に切削された独自のグルーブ：
制動距離の短縮と、静粛なブレーキングを実現

前後で異なるリム・ハイト：
フロント（24 - 27 mm)、リア（27 - 30 mm)

ダイナミック・バランス™

MoMag™ ：
外側にスポーク・ホールのない、リム・プロファイル

アルミ製エアロダイナミック・スポーク：
軽量で、最高のエアロダイナミック性能、優れた反応性を発揮

前後で異なるスポーク・システム：
フロントには 16 本のラジアル組みを、リアには 21 本、ドライブ側をダブルに組む独自の G3™ システムを採用。振動を抑え、横方向に対する剛性とホイールのパワー伝達を向上させます。

ブラック・ニップル：
ブラックの酸化処理を施した、アルミ製セルフ・ロック・ニップルをリムの外側に配置 – メンテナンスが容易で、調整の頻度を少なくすることが可能

スポーク・アンチ・ローテーション・システム™ ：
スポークを常にエアロダイナミック・ポジションに固定します。

USB™

前後で異なる径を採用した
セラミック USB™ ベアリング：
フロント 28 mm、リア 30 mm – 摩擦の軽減 – 軽量化 – 優れた回転性能 – 長期にわたりパフォーマンスを維持

カーボン製ハブ・ボディー：
軽量化と横方向に対する高い剛性

アルミ製アクスル：
ホイールの軽量化

オーバーサイズ・フランジ：
ねじれに対する剛性が向上し、どんなペース変化にも高い反応性を発揮

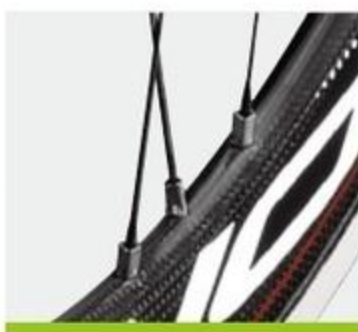
アルミニウム・ホイール

カンパニョーロ® のアルミニウム・ホイールは名声にあふれた信頼の歴史を持ち、レースではカーボン製ホイールとも対等に戦う素晴らしいパフォーマンスを発揮します。
シャマル™ はその誕生から今に至るまで、プロフェッショナル・レベルのホイールとして存在してきました。最高のカンパニョーロ® パフォーマンスを常に提供すること、その精神を胸にカンパニョーロ® のアルミ・ホイールは今も開発が続けられています。シャマル™ ウルトラ™ からカムシン™ にいたるまで、クラスを超えた高いパフォーマンスを体感することができ、何シーズン乗り続けても、初めて乗った時のパフォーマンスをずっと体感することができるでしょう。

BULLET™

カンパニョーロ®クオリティーのカーボン製造技術とブレーキ面を切削した最高のアルミニウムが組み合わされ、二つの素材が持つメリットを最大限に生かしたレース・ホイールが生み出されました。
カーボン・ファイバー製リムの優れたエアロダイナミクスは、空気を切り裂くような走りを実現し、しかも重量の増加はわずかに抑えられています。信頼性の高いアルミ製のブレーキ面は、レースでもトレーニングでも、ブレーキ・パッドを交換することなく使用することができます。

リア・ホイール **フロント・ホイール**

クリンチャー： 1755 g

アルミとカーボンを統合したリム構造：
アルミ製リムとカーボン製の本体を独自の方法で接合することで、リムは非常に高い剛性を持ち、ホイールは優れた反応性と高い耐久性を発揮します。

カーボンに塗装しない、独自のリム・モールド・システム

RDB™ リム ダイナミック・バランス™

MoMag™ ：
外側にスポーク・ホールのない、リム・プロファイル – 構造自体の耐久性がアップ – リム・テープの必要がなく、軽量化に貢献

スポーク・アンチ・ローテーション・システム™

セルフ・ロック・ニップル：
適正なスポーク・テンションを維持し、メンテナンスの頻度を軽減

G3™ スポーク・パターン

DRSC™ (ディレクショナル・リム – スポーク・カップリング)：
独自のリム / スポーク・カップリング・システム。リム、スポーク、ニップル、ハブを正しく一直線に配置し、どのエリアでもテンションを均一にします。

スチール製エアロダイナミック形状のスポーク

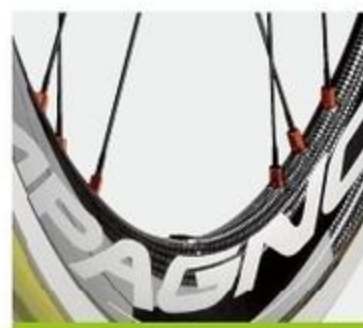
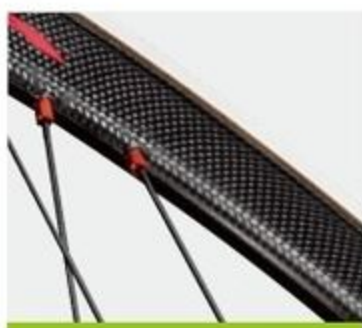
アルミ製ハブ・ボディー：
ホイールの横方向に対する剛性を高め、軽量化に貢献

ドライブ側のオーバーサイズ・フランジ：
ペダル・ストロークのどんな変化にも対応し、ねじれに対する剛性と反応性の向上

アルミ / カーボン構造のカンパニョーロ®パフォーマンスとクオリティー。アルミ製のブレーキ面を備えたバレット™ ウルトラ™ は、エキスパート・ライダーに真のアドバンテージを提供します。独自のアルミ / カーボン構造に、オーバーサイズ・ハブ、G3™ スポーク・パターン、DRSC™（ディレクショナル・リム / スポーク・カップリング）システムを組み合わせ、反応性と正確さを併せ持った、爆発力のあるホイールが誕生しました。卓越したクオリティーのベアリングは、効果的で優れた回転性能を発揮します。バレット™ ウルトラ™ には、ブライト・ラベルとダーク・ラベルが用意されています。

リア・ホイール
ブライト・ラベル

フロント・ホイール
ダーク・ラベル

クリンチャー： 1590 g

カーボンに塗装しない、
独自のリム・モールド・システム

RDB™ リム ダイナミック・バランス™

アルミとカーボンを統合したリム構造：
アルミ製リムとカーボン製の本体を独自の方法で接合することで、リムは非常に高い剛性を持ち、ホイールは優れた反応性と高い耐久性を発揮します。

MoMag™ ：
外側にスポーク・ホールのない、リム・プロファイル – 構造自体の耐久性がアップ – リム・テープの必要がなく、軽量化に貢献

G3™ スポーク・パターン

アルミ製
オーバーサイズ・セルフ・ロック・ニップル

スポーク・アンチ・ローテーション・システム™ ：
スポークを常にエアロダイナミック・ポジションに固定します。

DRSC™
（ディレクショナル・リム – スポーク・カップリング）：
独自のリム / スポーク・カップリング・システム。リム、スポーク、ニップル、ハブを正しく一直線に配置し、どのエリアでもテンションを均一にします。

スチール製エアロダイナミック形状スポーク

CULT

CULT™ テクノロジーを採用したベアリング：
最高品質のセラミック・ベアリングとクロニテクト®スチール製ハウジングの組み合わせ。CULT™ はスタンダードなスチール製ベアリングに比べて、９倍も優れた回転性能を持っています。

ドライブ側のオーバーサイズ・フランジ：
ペダル・ストロークのどんな変化にも対応 – ねじれに対する剛性と反応性の向上

アルミ製アクスル

アルミ製ハブ・ボディー

カップ ＆ コーン式ベアリング

アルミニウム / カーボン・ホイール

エアロダイナミクスのアドバンテージは、プロフェッショナル・ライダーだけのものではありません。その恩恵はすべてのライダーが手に入れることができます。カンパニョーロ® のアルミニウム / カーボン・ホイールを使用すれば、誰もがエアロダイナミクスを手に入れ、レースでも集団から抜け出すことができます。
ワールド・クラスのパフォーマンスはボーラ™ フル・カーボン・シリーズから引き継がれ、アルミ製ブレーキ面の使いやすさを併せ持っています。

すべての登りで加速し、長く続く坂道を制覇してください。ハイペロン™ ウルトラ™ TWO を使えば、横風も怖くありません。信じられないほど円滑な CULT™ ベアリングを採用した、軽量で俊敏なカーボン製ロー・プロファイル・ホイールは、発表直後から常にトップ・プロ・ライダーの忠実なパートナーであり続けています。

リア・ホイール

フロント・ホイール

チューブラー： 1231 g

フル・カーボン製リム：
超軽量 – 横方向に対する高い剛性と優れた反応性

独自のリムの表面処理

カーボン・ホイール専用ブレーキ・パッド：
パッド・ンパウンドは路面がドライでもウエットでも、ブレーキ性能を向上させ、かつ摩耗や消耗を軽減します。よりコントロールしやすく、安全な制動を可能にします。

スチール製エアロダイナミック形状スポーク：
最高のエアロダイナミック性能を発揮

CULT™ ：
最高品質のセラミック・ボールとクロニテクト® スチール製ボール・レースを組み合わせ、スタンダード・システムの９倍滑らかに回転します。腐食の心配がなく、長期間にわたりパフォーマンスを維持します。

カーボン製ハブ：
ホイールの横方向に対する剛性を高め、軽量化に貢献

カップ ＆ コーン式ベアリング：
カップ ＆ コーン式システムに高性能セラミック・ベアリングを採用 – 耐久性に優れたパフォーマンス、容易な調整、遊びの軽減と卓越した回転性能を実現

ボーラ™ ONE™ 35 には、3Diamant ブレーキ面やカンパニョーロ® クオリティーのカーボン構造、ワイド化されたリムなど、素晴らしいテクノロジーの数々が組み込まれています。
優れた回転性能を誇る USB™ セラミック・ベアリングやエアロ・スポークを組み込んだ高い剛性と反応性のアルミ製ハブを備えたオールマイティーなホイール・セットを使えば、いつでもトップ集団のフロント・ラインを走ることができます。

リア・ホイール
ブライト・ラベル

フロント・ホイール
ダーク・ラベル

チューブラー： 1215 g
クリンチャー： 1406 g

24. 2 mm 幅のフル・カーボン製リム チューブラー用 / クリンチャー用：
ハンドメイドのテクニカル・カーボン・ファイバー製リム – 新しくワイド化されたプロファイルは重量を増やすことなく、剛性と快適性を向上 – ワイドな構造はリムとタイヤのインターフェースを改善し、操作性とエアロダイナミクスが向上

独自のリムの表面処理

3Diamant™ - ブレーキ面トリートメント：
このプロセスによって、"慣らし" 期間の必要がなくなり、コンディションがウエット、ドライに関わらず、素晴らしいブレーキ性能が生み出されました。また、より入力に応じた、円滑な制動感が獲得されました。

カーボン・ホイール専用ブレーキ・パッド

RDB™ リム ダイナミック・バランス

スポーク・アンチ・ローテーション・システム™：
スポークをベストなエアロダイナミック・ポジションに固定

独自の G3™ スポーク・パターン：
ホイール両側の、完璧なスポーク・テンション・バランスを実現。ストレスを軽減し、横方向の剛性とホイールへのパワー伝達が向上しました。G3™ は、"重い" ライダーが乗っても、嫌な振動が起きません。

エアロダイナミック形状のスポーク：
最高のエアロダイナミック性能を発揮

USB™ セラミック・ボール・ベアリング：
摩擦を軽減し、回転性能が大きく向上 – 長期にわたりパフォーマンスを維持

アルミ製ハブ・ボディー

カップ ＆ コーン式ベアリング：
カップ ＆ コーン式システムに高性能セラミック・ベアリングを採用 – 耐久性に優れたパフォーマンス、容易な調整、遊びの軽減と卓越した回転性能を実現

アルミ製アクスル：
ホイール重量の軽減

オーバーサイズ・フランジ：
横方向に対する高い剛性と反応性の向上

ボーラ™ ONE™ 50 はウルトラ™ バージョンと同じリムを採用し、すべてのパフォーマンスを引き継ぎながら、お求めやすい価格を実現しています。新しいワイド・プロファイルのリムは、効果的なタイヤ / リム・インターフェースや向上した操作性、エアロダイナミクス、快適性、25 / 28 mm タイヤとの最適なコンビネーションを生み出しています。
ハブやベアリングこそ、ウルトラ™ バージョンと異なるマテリアルを使用していますが、表彰台の最上段を目指すにふさわしいレーシング・ホイールです。

リア・ホイール
ブライト・ラベル

フロント・ホイール
ダーク・ラベル

チューブラー： 1265 g
クリンチャー： 1485 g

24. 2 mm 幅のフル・カーボン製リム
チューブラー用 / クリンチャー用：
ハンドメイドのテクニカル・カーボン・ファイバー製リム – 新しくワイド化されたプロファイルは重量を増やすことなく、剛性と快適性を向上 – ワイドな構造はリムとタイヤのインターフェースを改善し、操作性とエアロダイナミクスが向上

独自のリムの表面処理：
リムの表面処理はもう必要ありません。重量は大きく軽減され、表面は美しく仕上がります。

3Diamant™ - ブレーキ面トリートメント

カーボン・ホイール専用ブレーキ・パッド：
パッド・コンパウンドは路面がドライでもウエットでも、ブレーキ性能を向上させ、かつ摩耗や消耗を軽減します。よりコントロールしやすく、安全な制動を可能にします。

RDB™ リム ダイナミック・バランス

スポーク・アンチ・ローテーション・システム™：
スポークをベストなエアロダイナミック・ポジションに固定

独自の G3™ スポーク・パターン：
ホイール両側の、完璧なスポーク・テンション・バランスを実現。ストレスを軽減し、横方向の剛性とホイールへのパワー伝達が向上しました。G3™ は、“重い”ライダーが乗っても、嫌な振動が起きません。

エアロダイナミック形状のスポーク：
最高のエアロダイナミック性能を発揮

USB™ セラミック・ボール・ベアリング：
摩擦を軽減し、回転性能が大きく向上 – 長期にわたりパフォーマンスを維持

アルミ製ハブ・ボディー

カップ & コーン式ベアリング：
カップ & コーン式システムに高性能セラミック・ベアリングを採用 – 耐久性に優れたパフォーマンス、容易な調整、遊びの軽減と卓越した回転性能を実現

アルミ製アクスル：
ホイール重量の軽減

オーバーサイズ・フランジ：
横方向に対する高い剛性と反応性の向上

BORA™ ULTRA™ 35

ボーラ™ ウルトラ™ 35 は発表直後からワールド・ツアーを走る最強のプロフェッショナル・ライダーたちから歓迎され、今やなくてはならないホイールになりました。
クリンチャーとチューブラー・バージョンが用意された 35 mm プロファイルのボーラ™ ウルトラ™ 35 は、おそらくカンパニョーロ®が生み出した最もオールマイティーなホイールかもしれません。ヒルクライム・ホイールのように軽量でありながら、エアロダイナミック・プロファイルを備え、ゴールではライダーの熱いスプリントを高い剛性で支えます。そこには妥協が一切なく、どんなコースでもどんなコンディションでも、卓越した走りを約束します。

リア・ホイール
ブライト・ラベル

フロント・ホイール
ダーク・ラベル

チューブラー： 1170 g
クリンチャー： 1360 g

24. 2 mm 幅のフル・カーボン製リム チューブラー用 / クリンチャー用：
ハンドメイドのテクニカル・カーボン・ファイバー製リム – 新しくワイド化されたプロファイルは重量を増やすことなく、剛性と快適性を向上 – ワイドな構造はリムとタイヤのインターフェースを改善し、操作性とエアロダイナミクスが向上

3Diamant™ – ブレーキ面トリートメント：
このプロセスによって、“慣らし”期間の必要がなくなり、コンディションがウエット、ドライに関わらず、素晴らしいブレーキ性能が生み出されました。また、より入力に応じた、円滑な制動感が獲得されました。

カーボン・ホイール専用のブレーキ・パッド

RDB™ リム ダイナミック・バランス

エアロダイナミック形状のスポーク：
最高のエアロダイナミック性能を発揮 – マテリアルは軽量化と反応性の向上に貢献

独自の G3™ スポーク・パターン：
ホイール両側の、完璧なスポーク・テンション・バランスを実現。ストレスを軽減し、横方向の剛性とホイールへのパワー伝達が向上しました。G3™ は、“重い”ライダーが乗っても、嫌な振動が起きません。

アルミ製セルフ・ロック・ニップル

CULT™ ：
最高品質のセラミック・ボールとクロニテクト®スチール製ボール・レースを組み合わせ、スタンダード・システムの 9 倍滑らかに回転します。腐食の心配がなく、長期間にわたりパフォーマンスを維持します。

カーボン製ハブ：
ホイールの横方向に対する剛性を高め、軽量化に貢献

オーバーサイズ・フランジ：
横方向に対する高い剛性と反応性

カップ & コーン式ベアリング

アルミ製アクスル

クオリティー、パフォーマンス、そして勝利へのベンチマークとなる最高水準のホイールを開発するのは非常に困難な仕事ですが、キャンピー・テック・ラボ™ のエンジニアたちは大いなる熱意をもってそれをやり遂げました。最新のボーラ™ ウルトラ™ 50 は、前モデルの優れたパフォーマンスをそのまま受け継ぎながら、レースに勝利するための新しいソリューションとテクノロジーが組み込まれています。ワイド化されたリムは、重量を増加することなく、更なる走行性能、快適性、操作性を生み出しました。卓越した反応性、CULT™ ベアリングの回転性能、エアロダイナミクス、3Diamant ブレーキ面を身に着け、ボーラ™ は疑うことなく歴史に名を残す最強のホイールになることでしょう。

リア・ホイール
ブライト・ラベル

フロント・ホイール
ダーク・ラベル

チューブラー： 1215 g
クリンチャー： 1435 g

24. 2 mm 幅のフル・カーボン製リム
チューブラー用 / クリンチャー用：
ハンドメイドのテクニカル・カーボン・ファイバー製リム – 新しくワイド化されたプロファイルは重量を増やすことなく、剛性と快適性を向上 – ワイドな構造はリムとタイヤのインターフェースを改善し、操作性とエアロダイナミクスが向上

独自のリムの表面処理：
リムの表面処理はもう必要ありません。重量は大きく軽減され、表面は美しく仕上がります。

3Diamant™ – ブレーキ面トリートメント：
このプロセスによって、"慣らし" 期間の必要がなくなり、コンディションがウエット、ドライに関わらず、素晴らしいブレーキ性能が生み出されました。また、より入力に応じた、円滑な制動感が獲得されました。

カーボン・ホイール専用のブレーキ・パッド

RDB™ リム ダイナミック・バランス

エアロダイナミック形状のスポーク：
最高のエアロダイナミック性能を発揮 – マテリアルは軽量化と反応性の向上に貢献

独自の G3™ スポーク・パターン：
ホイール両側の、完璧なスポーク・テンション・バランスを実現。ストレスを軽減し、横方向の剛性とホイールへのパワー伝達が向上しました。G3™ は、"重い" ライダーが乗っても、嫌な振動が起きません。

アルミ製セルフ・ロック・ニップル

CULT™ ：
最高品質のセラミック・ボールとクロニテクト® スチール製ボール・レースを組み合わせ、CULT™ はスタンダード・ベアリングに比べて、9 倍滑らかに回転します。腐食の心配がなく、長期間にわたりパフォーマンスを維持します。

カーボン製ハブ：
ホイールの横方向に対する剛性を高め、軽量化に貢献

カップ & コーン式ベアリング：
容易なベリング調整

オーバーサイズ・フランジ：
横方向に対する高い剛性と反応性

アルミ製アクスル：
軽量化

BORA™ ULTRA™ 80

ボーラ™ は風の名前として有名なだけではなく、プロ・レースの集団の中で最高のパフォーマンスを発揮するホイールとして知られています。80 mm プロファイルのリムは、ボーラ™ パフォーマンスのもうひとつのオプションです。優れた反応性とエアロダイナミクスを備えた超軽量ホイールであるボーラ™ ウルトラ™ 80 は、多くのライダーから敬意をもって受け入れられています。スタンダード・ベアリングよりも 9 倍回転性能に優れた CULT™ ベアリングはライバルの脅威であり、そのプロフェッショナルのために設計されたホイールがいつでも入手することができます。ボーラ™ ウルトラ™ 80 にはウォーター・トランスファー・グラフィックが採用され、軽量化に貢献しながら、エレガントな外観に仕上がりました。

リア・ホイール
ブライト・ラベル

フロント・ホイール
ダーク・ラベル

チューブラー： 1520 g

フル・カーボン製
チューブラー80 mm ハイ・プロファイル：
最高のエアロダイナミック性能
横方向に対する剛性と優れた反応性を発揮

カーボンに塗装しない、
独自のリム・ブレス・システム：
重量を極限まで削り、滑らかな表面に仕上げます。

カーボン・ホイール用に開発された、
専用ブレーキ・パッド：
パッド・コンパウンドは路面がドライでもウエットでも、ブレーキ性能を向上させ、かつ摩耗や消耗を軽減します。よりコントロールしやすく、安全な制動を可能にします。

RDB™ リムダイナミック・バランス

エアロダイナミック形状のスポーク：
最高のエアロダイナミック性能。空気抵抗を軽減し、ライダーのパワーを温存

独自の G3™ スポーク・パターン：
ホイール両側の、完璧なスポーク・テンション・バランスを実現。ストレスを軽減し、横方向の剛性とホイールへのパワー伝達が向上しました。G3™ は、“重い”ライダーが乗っても、嫌な振動が起きません。

アルミ製セルフ・ロック・ニップル

CULT™

CULT™ テクノロジーを採用した、ベアリング：
最高品質のセラミック・ボールとクロニテクト® スチール製ベアリングを組み合わせ、CULT™ はスタンダードなスチール製ベアリングに比べて、9 倍も優れた回転性能を発揮します。

カーボン製ハブ：
ホイールの横方向に対する剛性を高め、軽量化に貢献

オーバーサイズ・フランジ：
横方向に対する高い剛性と反応性

カップ & コーン式ベアリング

アルミ製アクスル

デビュー直後から、ボーラ™ ウルトラ™ TT は弾丸のような最速ライダーと共に戦い、数多くのタイム・トライアルの国際レースでメダルを獲得してきました。
2017 年、カンパニョーロ® のレンズ形状ロード・ホイールは、大きな特徴である軽量さと剛性を大きく改良し、更なる進化を遂げました。重量は前モデルより 111 g 軽量化され、ライバル・ホイールより 8%も剛性がアップしました。キャンピー・テック・ラボ™ は、それに加え、タイム・トライアル・バイクのブレーキ・システムに適したホイールを作り出すことにフォーカスし、大いなる成果を挙げることに成功しました。

ドライブ側

反ドライブ側

チューブラー： 864 g

タイム・トライアル用フレームのために開発されたホイール：
非常に剛性の高い構造を採用し、ボトム・ブラケット周りのたわみをなくしました。つまり、ほとんどのタイム・トライアル用フレームでリア・ブレーキが配置されているエリアのたわみを押さえ、ホイールとブレーキが接触することはありません。

高弾性フル・カーボン製チューブラー・リム

ブレーキ面：
新しく開発されたフル・カーボン製リム。ムラのない均一な制動性能を発揮し、軽量化を実現

カーボン・ホイール用に開発された、専用ブレーキ・パッド：
独自のパッド・コンパウンドは路面がドライでもウエットでも、ブレーキ性能を向上させ、かつ摩耗や消耗を軽減します。よりコントロールしやすく、安全な制動を可能にします。

独自に開発した組成からなる、フル・カーボン製ディスク

プロファイル：
ドライブ・サイド、反ドライブ・サイドともに断面を薄くし、エアロダイナミクスが大きく向上

“ウイング・ホイール”をフィーチャーしたグラフィック：
伝説的なカンパニョーロ® の“ウイング・ホイール”ロゴは、最新のカーボン・ファイバー・テクノロジーを搭載したレンズ形状ディスク・ホイールを象徴しています。

CULT™

CULT™ テクノロジーを採用した、ベアリング：
最高品質のセラミック・ボールとクロニテクト® スチール製ベアリングを組み合わせ、CULT™ はスタンダードなスチール製ベアリングに比べて、9 倍も優れた回転性能を発揮します。

カップ & コーン式ベアリング：
容易なベリング調整 – ベアリングの遊びを軽減 – 正確な動作 – 長期にわたりパフォーマンスを維持

軽量で、高剛性の構造を持つアルミ製ハブ

スプロケット：
カンパニョーロ® 10 s、11 s スプロケットと、シマノ社 9 s、10 s、11 s スプロケットに対応

カーボン・ホイール

カンパニョーロ® に採用されているカーボン・ファイバーは無敵です。キャンピー・テック・ラボ™ のエンジニアによって研究され、カンパニョーロ® カーボン・ホイールは市場におけるベンチマークになりました。

2015 年、ボーラ・ファミリーは、トレンドの太いタイヤに対応するためにワイド化され、安全性、エアロダイナミクス、快適性を向上させただけでなく、クリンチャー・バージョンのボーラ™ 35 とボーラ™ 50 を発表しました。これでもうトレーニング中に起きるパンクの心配をする必要はありません。これからはフル・カーボン・ホイールを存分に、心置きなく使うことができます。

カンパニョーロ® クイック・リリース

カンパニョーロ® クイック・リリースとは何でしょうか？

カンパニョーロ® クイック・リリースは単なるホイール・ロック・リリース・システムではありません。ライダーの安全を保証する第一のコンポーネントです。特にロードレースのような高速で走行する場合重要になります。カンパニョーロ® クイック・リリース・プロジェクトは、容易な脱着、重量、ホイールの回転性能など、最高のパフォーマンスを発揮しながら、安全性に一切妥協しないという、非常に明解な目標からスタートしました。
特許を取得したカンパニョーロ® メカニズムは、これらのニーズをすべてクリアしています。レバーはハブ・アクスルの軸に対して中心に位置します。アクスルはカムの中で、しっかりと固定されます。
数年前から、バレット™ ウルトラ™ シリーズとすべてのハイ・プロファイル・ホイールに、最新のエアロダイナミック・クイック・リリースが採用されました。メカニズムは十分に研究され、特許を取得しています。レバーは最高のエアロダイナミック性能を発揮するよう設計されました。

アドバンテージ

カム・アクスル・クロージャーのおかげで、クイック・リリースを正しく締めるための力を簡単に、かつ直感的に理解することができます。さらに重要なことは、カムはクイック・リリースを開こうとする力を機械的に抑制し、ロードでも安全に走行することができます。
レバーのフォークの位置は両側から左右対称に、かつシャフトに対しても中心にあり、シャフトのどの部分でも掛かる力を均等に配分します。危険な破損の原因を取り除き、フレームとホイールを完全に一体化します。クイック・リリースの開閉を行う左右対称形のレバーとカムの形状によって、カンパニョーロ® ホイールは安全で、使いやすいホイールになりました。新しいエアロダイナミックな形状は、タイム・トライアルに特化したホイールの性能をさらに向上させています。

カーボン・ホイール				
ボーラ™ ウルトラ™ TT				•
ボーラ™ ウルトラ™ 80				•
ボーラ™ ウルトラ™ 50				•
ボーラ™ ウルトラ™ 35				•
ボーラ™ ONE™ 50				•
ボーラ™ ONE™ 35				•
ハイペロン™ ウルトラ™ TWO				•
アルミニウム / カーボン・ホイール				
バレット™ ウルトラ™				•
バレット™		•		
アルミニウム・ホイール				
シャマル™ Mille			•	
シャマル™ ウルトラ™			•	
ユーラス™			•	
ゾンダ™		•		
シロッコ™ 35 mm		•		
ヴェント™ アシンメトリック	•			
カムシン™ アシンメトリック	•			
ニュートロン™ ウルトラ™				•
CX ホイール				
シロッコ™ 35 mm CX		•		
カムシン™ アシンメトリック CX	•			

S.H.A.R.C.

自分にふさわしいホイールを見つけるには、正確なデータが必要です。
そのため、カンパニョーロ®はプロフェッショナル・ライダーと熱狂的なアマチュア・ライダーと協力し、最も重要な5つの指標を特定し、それを改善していくことにしました。その指標を理解することで、ライダーは自分のライディング・スタイルやニーズに応じて、ベストなホイールを選択することができます。

S.H.A.R.C. とは一体何を表わしているのでしょうか？

回転性能（Smoothness）：

この指標によってホイールの回転性能の優劣を理解することができます。例えば、CULT™ セラミック・ボール・ベアリングや USB™ セラミック・ボール・ベアリングを使用しているか、また2－ウェイ・フィット™ のようなテクノロジーが採用されているかで、この数値は左右されます。

操作性（Handling）：

ライダーが方向を変えるときに伝える動きに対しての反応性と瞬発力を表わしています。この指標はスポークやハブのジオメトリー、リムの接合部分、使われているマテリアル、タイヤの種類などによって変化します。

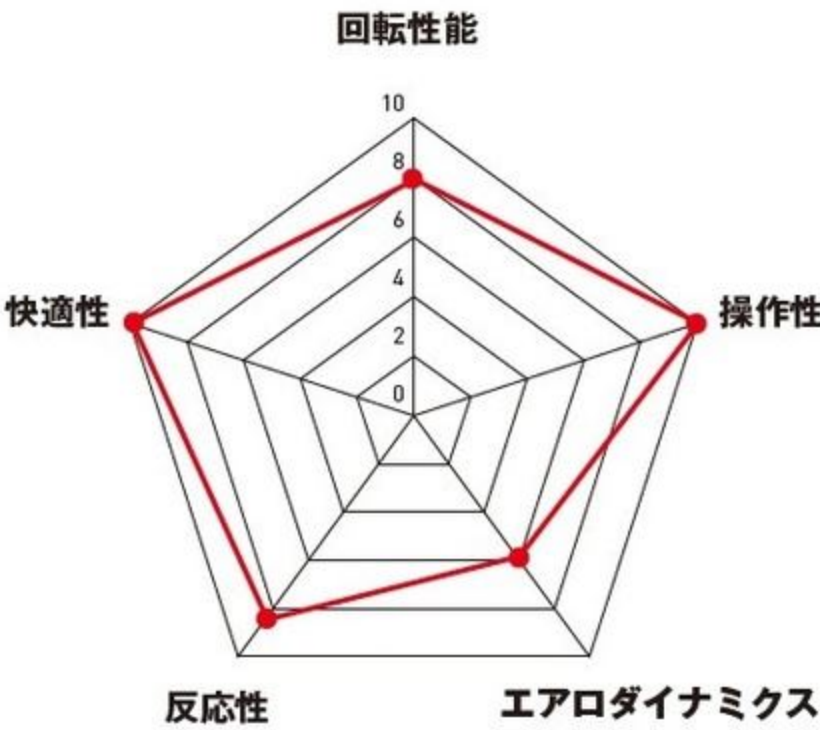
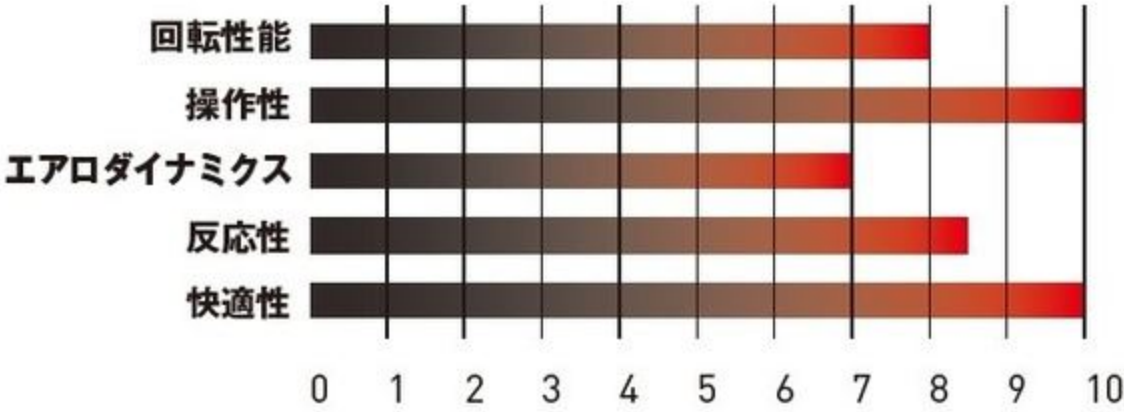
エアロダイナミクス（Aerodynamic）：

ホイールがいかに少ない抵抗で空気の中を進めるかという能力を表わしています。この要素はリムの高さやプロファイル、スポークの断面や形状、ホイールのそり具合などによって左右されます。

反応性（Reactivity）：

ライダーがペースを変えたとき、ホイールはどのくらい“準備”できているか、またどのくらい素早く反応するでしょうか？ ホイールにおける反応性の指標は、このコンセプトを正確に表しています。反応性は、リム単体の重量とホイール全体の重量、ねじれに対する剛性（例えば、ライダーがペダルを踏み込んだときハブ周辺がどれくらい変形するか）、曲がりに対する剛性（例えば、ライダーがペダルを垂直方向に踏み込んだとき、ホイールは軸に対してどのくらい形状を維持しているか）、そして慣性モーメントなどに左右されます。

快適性（Comfort）：

あなたは振動吸収性に優れたホイールと剛性の高いホイールとどちらが好みですか？ それはあなたのライディング・スタイルとライディングの目的によって異なります。快適さの指標によって、平滑でない道を走るときのホイールの傾向や、どの程度ホイールが自転車の振動を伝えるかを理解することができます。

	回転性能	操作性	エアロダイナミクス	反応性	快適性
カーボン・ホイール					
ボーラ™ ウルトラ™ TT	10	6	10	7,5	5
ボーラ™ ウルトラ™ 80	10	7	10	9	8
ボーラ™ ウルトラ™ 50	10	9,5	9,5	10	9
ボーラ™ ウルトラ™ 35	10	9,5	9,5	9	9
ボーラ™ ONE™ 50	9	9,5	9,5	9,5	9
ボーラ™ ONE™ 35	9	9,5	9,5	9	9
ハイペロン™ ウルトラ™ TWO	10	10	6	10	9
アルミニウム / カーボン・ホイール					
バレット™ ウルトラ™	10	8	9	7,5	8
バレット™	8,5	8	9	7,5	8
アルミニウム・ホイール					
シャマル™ Mille	9	9,5	8,5	9,5	8
シャマル™ ウルトラ™	9	9,5	8,5	9,5	8
ユーラス™	8	9	8,5	8,5	8
ゾンダ™	8	9	8,5	8	8,5
ゾンダ™ ディスク・ブレーキ	8	8,5	8,5	8,5	8,5
シロッコ™ 35 mm	7,5	9	8,5	8	8
ヴェント™ アシンメトリック	7,5	8	7,5	7	9
カムシン™ アシンメトリック	7,5	7,5	7,5	6,5	8,5
ニュートロン™ ウルトラ™	8	10	6	8,5	10
CX ホイール					
シロッコ™ 35 mm CX	7,5	9	8,5	8	8
カムシン™ アシンメトリック CX	7,5	7,5	7,5	6,5	8,5

カンパニョーロ® ホイール ID カード

80 年以上前の誕生から、カンパニョーロ®は絶え間ない技術革新を継続し、信頼できる、競争力のある、最良の製品を生み出してきました。このような限界を更に超えていくような努力は、すべてキャンピー・テック・ラボ™のエンジニアたちによって行われています。

あらゆるディテールやマテリアルの選択は厳しく精査され、ときにそれがパフォーマンスにおける最新のスタンダードになっていきます。我々の検査部門は全業務の中でも最も重要な部署のひとつです。すべての製品は厳しく多岐にわたる検査プロセスを経て、ようやくカンパニョーロ®の名前を付けることができます。私たちは水準を超え、そして求められる以上のものを検査しています。それこそが先進の製品を生み出していく唯一の方法です。

- **疲労検査：** 本生産に入る前に、すべてのホイールと構成部品は長時間の厳しい検査の対象となり、耐久性と長期使用後の性能を保証します。
- **衝突検査：** 想定できる限りの障害物とホイールの衝突をシミュレートします。カンパニョーロ®の検査は、UCI 基準で求められる試験に合格しています。
- **タイヤ破裂検査：** カンパニョーロ®ホイールは、タイヤに指示された以上の空気圧を加え、検査を行います。
- **環境検査：** 長時間 UVA、UVB 紫外線にさらし、塩分を加え、水に浸す試験を行います。すべてのカンパニョーロ®ホイールはこの試験に合格し、時間を経ても最高のパフォーマンスと耐久性を保証します。

ホログラム

カンパニョーロ®のカーボン・ホイールはレースの世界でも非常に高く評価されています。そのため、偽物が存在することにも注意する必要があります。

2013 年から、イメージと品質を守り、ユーザー様を保護するために、カンパニョーロ®はすべてのボーラ™ レンジにホログラム・ステッカーを貼り、カンパニョーロ®オリジナル製品であることを証明しています。

本物のカンパニョーロ®製品を購入した証を手に入れることは、ユーザー様の当然の権利です。純正品を手に入れた安心感を持ち、心ゆくまで最高のパフォーマンスを楽しんでください。
オリジナル製品は、カンパニョーロ®の厳しい基準で製造され、すべての品質管理テストに合格しています。
製品に対する保証とすべてのサポート・サービスは、オリジナルの製品だけに有効です。

トレーサビリティー

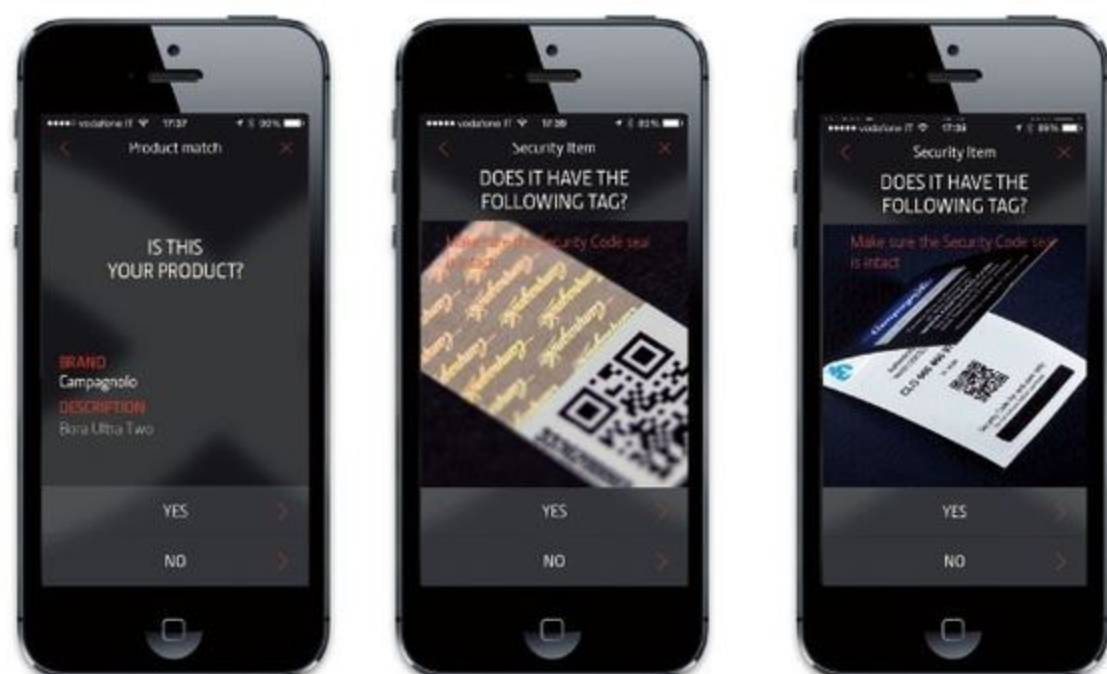
カンパニョーロ®製品のキーワードは、トレーサビリティーです。

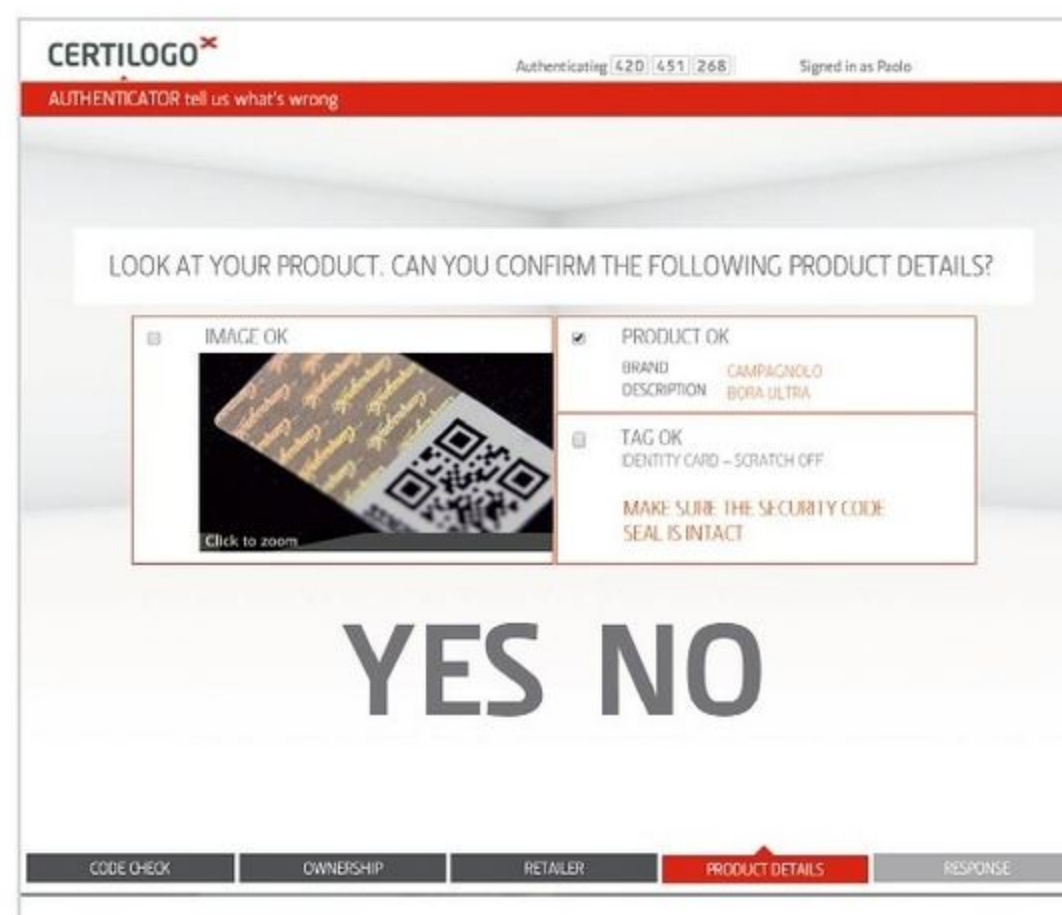
カンパニョーロ®製品に貼られた小さいラベルは、決してはがさないでください。それは、万が一製品不良があった場合、コンポーネントやホイールの製造履歴を追跡するためのものです。
カンパニョーロ®はミッションである信頼性のために、絶対的な正確さを追求し、ユーザー様の安全性を確実にしていきます。

偽造問題に対抗する、カンパニョーロ® とセルティロゴ®：
ユーザー様の安全と購買を守るための明確な方策

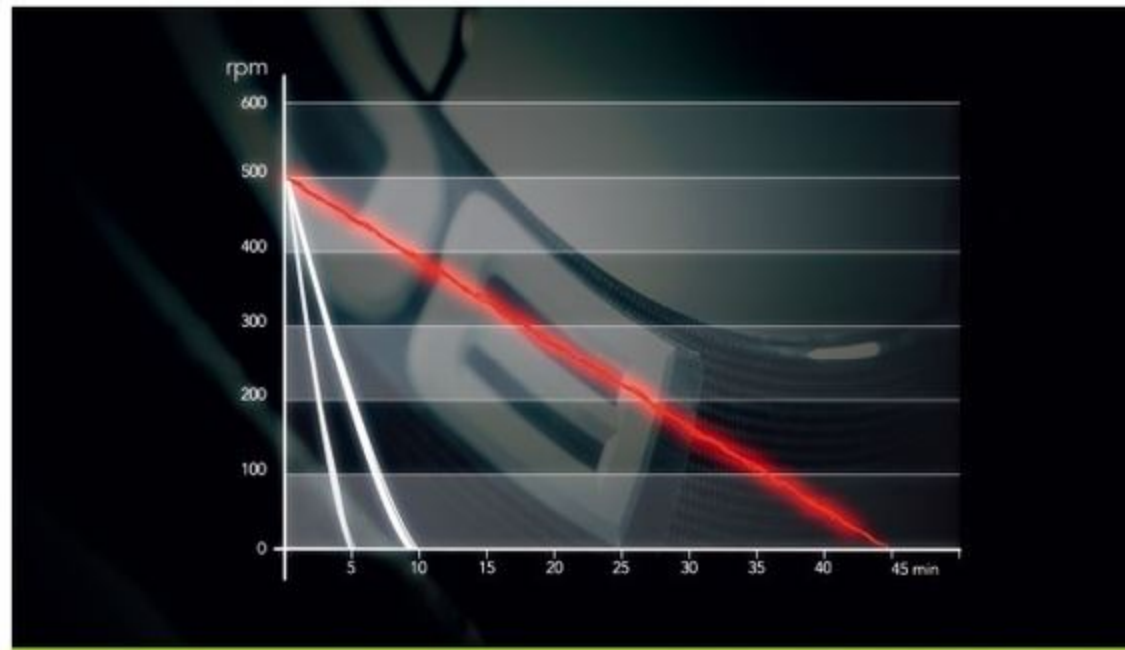
カンパニョーロ®のトップ・エンド・ホイールは、市場や熱狂的なファンによって、非常に魅力的な製品と考えられています。そのため、偽造品の対象になり、多くのモデル（特にカーボン製品）で、かなりの量が国際マーケットに流出しています。
ホイールはパフォーマンスが重要視される製品であるとともに、安全性に関わる構成部品でもあります。つまり、市場価格よりも遥かに安い値段で偽造品を購入する人々は、自らの安全を危険にさらしていることになります。マテリアルや生産工程は明らかに異なり、安全性を保証できる訳がありません。
カンパニョーロ®は、これらの偽造品と闘い根絶させるために、セルティロゴ®の協力を受け、ユーザー様が簡単で迅速にその製品が本物であることを確認することができるコントロール・システムを導入しました。これは自転車産業で初めての試みです。

2015 カタログ製品を皮切りに、ボーラ™ とハイペロン™ シリーズで、個別の ID コード（セルティロゴ®コード、略して CLG コード）が記載されたタグがスポークに添付されます。
タグにはセルティロゴ®コード（番号と QR コード）がプリントされ、製品が本物であることをチェックすることができます。その手順は、www.certilogo.com にアクセスし、タグに付いている CLG コードを入力するか、アップル・ストアよりセルティロゴ®APP をダウンロードしてください。
タグにはシルバー・ストライプでカバーされたセキュリティー・コードも入っています（モバイル top - up カードに使用されているのに似たテクノロジー）。ある特定の状況で、ユーザー様は（ユーザー様だけが）セルティロゴ®コードの入力を求められます。この対抗策は、オンライン販売などのケースなどで非常に有益です（提示されている製品が供給される製品と同一であるかの保証がない場合など）。
製品が本物であることを確認した後も、そのカンパニョーロ®オリジナル・ホイール・タグを保管しておくことをお勧めします。将来、必要に応じて、その製品の所有権を確認する必要が出てくる場合に役立ちます。

警告：
CLG コードを記載したタグが付いていないホイールは、偽造品である可能性があります。CLG コードを記載したタグが付いていない中古ホイールは、その真贋を見分けることができない場合があります。

認証サービスで確認できる製品
カンパニョーロ®オリジナル・ホイールを証明するタグはスポークに付けられており、その対象は 2015 レンジから販売された次のホイールです：
ボーラ™ ウルトラ™ 35、ボーラ™ One™ 35、ボーラ™ ウルトラ™ 50、ボーラ™ One™ 50、ボーラ™ ウルトラ™ 80、ハイペロン™ ウルトラ™
（2014 年 10 月 1 日から、カンパニョーロ®の倉庫より出荷されたもの）

上記に該当するホイールで、カンパニョーロ®オリジナル・ホイール・タグが付いていない場合は、速やかにお近くのサービスセンターか、カンパニョーロ s.r.l. に直接ご連絡ください（連絡先は、www.campagnolo.com からご覧いただけます）。

CULT™ ： セラミック・アルティメット・レベル・テクノロジー™

本当の意味で高性能なホイールとは、単にエアロダイナミクスだけではなく、優れた回転性能を有している必要があります。CULT™ テクノロジーは、競合他社よりも技術的に優れたセラミック・ベアリングを採用し、ボール・レースに使用しているクロニテクト®スチールによって、最高のパフォーマンスを発揮します。クロニテクト®スチールは腐食に対する高い耐性を持ち、グリスを使用する必要がありません。わずかなオイルを使うだけで十分です。

トップ・クオリティーのセラミック・ボールには、グリスの必要がなく、カップ / コーンは精密に加工されています。摩擦係数を劇的に減少させ、スタンダード・ベアリングに比べ 9 倍もホイールの回転性能を向上させます。マテリアル加工の最先端テクノロジーを採用し、この驚くべき結果を達成しました。

ラボにおける試験は、CULT™ テクノロジーの優れた回転性能を証明しています。CULT™ テクノロジーを搭載したホイールを毎分 500 回転で回す実験を行うと、ホイールが完全に止まるまで 45 分間もまわり続けるのです。つまり、CULT™ セラミック・ベアリングはスタンダード・ベアリングよりも 9 倍回転性能に優れているということです。ライダーは自身のエネルギーを浪費することなく、スピードに変換し、自らの限界をさらに超えていくことができます。

USB™ ： セラミック・ウルトラ・スムース・ベアリングス

カンパニョーロ®のハブは、回転性能と信頼性の点で、長い間大きな評判を獲得してきました。
すべてのプロジェクトは R ＆ D 部門によって進められてきましたが、今回執拗なまでの神経を使い、すべての細部の見直しを行いました。
ハブに USB™ セラミック・ベアリング（ウルトラ・スムース・ベアリングス）を採用し、ホイールの回転性能を大きく改善しました。軽量化が図られ、メンテナンスの頻度も少なくすることができます。
比較試験によると、USB™ ベアリングはスタンダード・ベアリングより 50％も優れた回転性能を発揮することが分かりました。
レースで順位を上げることはもう難しくありません。友人との気楽なライドも今まで以上に楽しむことができます。

NEW

ディスク・ブレーキ・プロジェクト

カンパニョーロ®は 2017 レンジでディスク・ブレーキの世界への参入し、ブランドの伝説的な長い年月の中でも歴史的なマイルストーンを刻むことになりました。ヴィチェンツァに本拠を置くカンパニョーロ®は、ディスク・ブレーキ・プロジェクトに参加しているプロフェッショナル・チームと共に、過酷なテストを繰り返しています。最大の目標はカンパニョーロ®ハイドロリック・グループセットです（現時点では、"キャンピー・テック・ラボ™" バージョンが存在します）。しかし、ディスク・ブレーキ・グループセットには、カンパニョーロ®の名前に相応しい、適合するホイールとソリューションが必要です。
ロード・バイクに装着されるディスク・ブレーキのために開発された初めてのホイールは、今まで市場で見つけることのできなかった、カンパニョーロ®のトラディショナルなリム・ブレーキ用ホイールが持つトップレベルのパフォーマンス、信頼性、安全性、統合性を獲得し、鮮烈なデビューを果たしました。

ゾンダ™ のディスク・ブレーキ・バージョンは、RDB や MoMag™、メガ G3™ といったリム・ブレーキ・モデルで使われている先進のテクノロジーを採用し、更にディスク・ブレーキ・ホイールに必要とされる独自に開発されたソリューションを取り入れています。左右非対称にする必要があるディスク・ブレーキのハブは、リア・ホイールだけではなく、フロント・ホイールにも同様の設計が求められます。形状を左右非対称にしながら、左右対称の効果的なパフォーマンスをもたらすために、ゾンダ™ DB には革新的なリム形状が採用されました。
前後でリム・ハイトの異なるアシンメトリック・リムはスポークの方向に従ってスポーク穴が開けられ、最高のリム – ニップル・コンビネーションを実現しています。スポークに関する精度は、カンパニョーロ®がライバル製品に対して大きく差をつけている重要な要素です。カンパニョーロ®ホイールの設計に関して代名詞にもなっている G3™ スポーク・パターンは、左右対称のフロント・ホイールに採用する必要がないため、今までリア・ホイールにしか使われていませんでした。この左右非対称構造に適したスポーク・パターンが今回フロント・ホイールにも採用され、ブレーキ側に掛かる力を補正することで、パフォーマンスに大きく貢献することになりました。

フロント・ハブ

リア・ハブ

ホイール

11 x 3 エルゴパワー™

372 g

ウルトラ・シフト™ エルゴノミクス：
ハンドル・バーをしっかりとグリップし、素早く正確なレバー操作が可能。独自のエルゴノミック・デザインを採用し、3 つの異なったハンド・ポジションを取ることができます。

パワー・シフト™ メカニズムの左側エルゴパワー™ ：
トリプル・ドライブトレイン専用のインデックス

トリプル クランクセット

904 g

“Q” ファクターと “U” ファクター：
短い “Q” ファクターによって、トリプル・クランクセットはペダリング時、自然な膝と踵の位置を取ることができます。一方、競合製品より 12 mm も短い “U” ファクターは、自由で快適な動きを可能にします。

パワー・トルク・システム™ ：
高い剛性と効果的なパワー伝達のために設計された、シングル・アクスル・システム

X.P.S.S.™

中空構造のアルミ製クランク：
優れた軽量性

11 x 3 リア・ディレイラー

216 g

ウルトラ・シフト™ パラレログラム：
リア・ディレイラーのボディーを包み込むように設計され、全体的な剛性を向上させています。チェーンがどんな状態でも正確で、静かな変速を実現します。

ロング・ケージ：
12 / 29 スプロケットを使う時でも、最高のパフォーマンスを発揮

11 x 3 フロント・ディレイラー

101 g

トリプル・ドライブトレイン専用のディレイラー・ケージ：
どのチェーンリングでも、正確で軽快な変速が可能

インナー “H” リンク、アウター・リンク、ディレイラー・ボディー：
高い剛性と軽量さ − 正確で、素早い変速

フロント・ディレイラー取り付け工具：
取り付け作業は、より容易に正確に行うことができます。

カンパニョーロ® は先進の自転車コンポーネントを革新するフロントランナーとして常に先頭を走ってきました。トリプル・クランクセットは今もなお、ヴィチェンツァで開発されたもうひとつの“ファースト”コンポーネントであり続けています。1961 年、初めてのトリプル・ドライブトレインがカンパニョーロ®によって開発され、今も**アテナ™ トリプル**・グループセットとしてラインナップされています。33 スピードの安心感を持って急峻な坂道に挑みたいライダーにとって、パーフェクトなトランスミッションです。

ブライト・シルバー

ディープ・ブラック

ブレーキ

325 g

1

2

1. 独自設計の鍛造アルミ製ブレーキ・アーム：
湾曲に対する高い強度 – 軽量

2. 調整可能なシュー・ホルダー：
リムのブレーキ面に合わせてマイクロ・アジャストできるシュー・ホルダー

ダイレクト™ ブレーキ

176 g（単体）

1

2

3

1. ユニバーサル・ブレーキ・シュー
ハイ・パフォーマンスのカンパニョーロ® ブレーキ・パッドだけでなく、カンパニョーロ以外のブレーキ・パッドも取り付け可能

2. エアロダイナミック・デザイン

3. 容易な調整

スプロケット・セット

258 g

スプロケット・シンクロニゼーション：
スプロケットのポジションは細かく設計され、素早く正確な変速が可能 – チェーンのストレスを軽減

ウルトラ・ドライブ™ 歯先デザイン：
反応性に優れ、正確で素早い変速を実現

チェーン

2,39 g / リンク

HD – リンク™ チェーン・リンク接続システム：
リンクを強力に接続 – 高い安全性 – チェーンの寿命を向上

アンチ・フリクション Ni – PTFE 表面処理：
摩擦を軽減し、円滑なペダリングと静粛な動作、効率的なパワー伝達を実現 – 優れた耐久性を発揮

ブライト・シルバー

ディープ・ブラック

ディープ・ブラック

リア・ディレイラー

227 g

1

2

3

1. 独自のウルトラ・シフト™ ジオメトリー・アルミ製パラレログラム：
変速時の高い剛性 – 素早い動作 – 正確性 – 摩擦の軽減

2. ウルトラ・シフト™ アルミ製アッパー & ロー・ボディー：
軽量化 – 高い剛性 – 摩擦の軽減 – コンポーネントの製品寿命が向上

ブライト・シルバー

フロント・ディレイラー

98 g

1

2

3

1. ニッケル・クローム・ケージ：
コンポーネントの寿命を向上 – 錆の防止

スタンダードとコンパクト・クランクセットに適合：
すべての 10 スピード・クランクセットに使用できます。

2. CSD™（チェーン・セキュアー・デバイス）：
新型 CSD™ チェーン・セキュアー・デバイスは非常に高い剛性を誇り、ディレイラー本体から制限されることなくセッティングが可能です。現行モデルのカンパニョーロ® 直付けフロント・ディレイラーすべてに適合します。

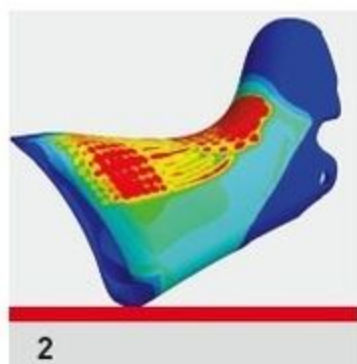
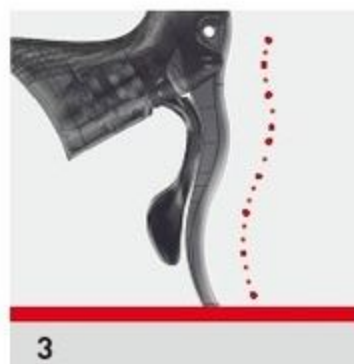
3. フロント・ディレイラー取り付け工具：
パーフェクトな取り付けを行い、カンパニョーロ® ドライブトレインの性能を100%実現するために、キャンピー・テック・ラボ™ のエンジニアたちは、チェーンリングに対するフロント・ディレイラーの正確な位置を決定するための工具を開発しました。これによって取り付け作業をより迅速で正確に行うことができます。

ブライト・シルバー

ディープ・ブラック

エルゴパワー™

368 g

1

2

3

1. ウルトラ・シフト™ エルゴノミクス：
ハンドル・バーをしっかりとグリップし、素早く正確なレバー操作が可能。独自のエルゴノミック・デザインを採用し、３つの異なったハンド・ポジションを取ることができます。

2. ヴァリ・クッション™ フード：
伸縮性のある非アレルギー性素材を使用。場所によってクッション性が異なり、長時間乗車しても、快適で安全。独自の処理を施し、紫外線に強く、色あせることなく最初のカラーを持続させます。

パワー・シフト™ メカニズム：
非常に正確で、素早い動作。アップ・シフトは３段、ダウン・シフトは１段、一度の操作で一気に変速できます。

3. ダブル・カーブのブレーキ・レバー：
どのポジションからでも、安全な制動を行えます。

ディープ・ブラック

クランクセット

753 g

1

2

3

1. MPS™ ：
チェーンリングの歯先、チェーン、フロント・ディレイラー間の完璧なコンビネーション－力が掛かった状態でも正確で素早い変速を可能にする、パーフェクトなシンクロ・システム

2. パワー・トルク・システム™ ボトム・ブラケット：
ペダルを踏み込む力を損なうことなく、効果的に伝達

3. アップ・シフト用の８つのエリアとダウン・シフト用の２つのエリア：
力が掛かった状態でも、より迅速で、正確な変速が可能

ブライト・シルバー

エントリー・レベルのドライブトレイン、トップ・レベルのパフォーマンス
キャンピー・テック・ラボ™は、カンパニョーロ®のトップ・モデルと同じ設計コンセプトをヴェローチェ™に採用し、ハイエンド・グループセットと同等の優れたパフォーマンスを実現しました。素早く正確な動作や快適な操作性を備え、ディープ・ブラックとブライト・シルバーが用意されています。

NEW

スプロケット・セット

251 g

1

2

1. 新しい 11 - 32 カンパニョーロ 11™ スプロケット・セット：
急峻な山岳を走破するライダーをサポートする、ワイド・レンジのスプロケット・セット
歯数構成：
11 – 12 – 13 – 14 – 15 – 17 – 19 – 22 – 25 – 28 – 32

2. ニュー・スプロケット・レイアウト：
新しいカンパニョーロ 11™ スプロケット・セットは、ひとつのトリプレット（25 – 28 – 32）と 8 枚のシングル・スプロケット、アルミ製スペーサーで構成され、迅速正確で、反応の良い変速を可能にします。重量はわずかに 251 g（11 – 25）です。

5 種類のカンパニョーロ 11™ スプロケット・セット：
カンパニョーロ 11™ スプロケット・セットには次のレンジが用意されています。
11 – 25、11 – 27、11 – 29、11 – 32、12 – 27
ポテンツァ11™ グループセットは、コーラス™、レコード™、スーパー・レコード™ のスプロケット・セットを使用することができます。

NEW

チェーン

2, 22 g/ リンク

1

2

1. よりワイドなリンク設計：
新しいカンパニョーロ 11™ チェーンの設計は、シフト・パフォーマンスを向上させ、チェーンリング・スプロケットとのノイズを抑えることができます。

2. ウルトラ・リンク・チェーン接続システム：
高強度のチェーン接続 – 高い安全性と長い製品寿命

シルバー

ブラック

NEW

スケルトン・ブレーキ

319 g（ペア）

1

2

1. 独自のブレーキ・パッド・コンパウンド：
どんな天候でも制動性能がアップ – ホイールのブレーキ面に対する低い攻撃性

2. スケルトン・ブレーキ・アーム：
湾曲のないアーム – 高いコントロール性 / 軽量化

前後デュアル・ピボット・バージョン：
制動力を強化したリア・ブレーキ

NEW

ダイレクト・マウント・ブレーキ

176 g（片側）

1

2

3

1. ユニバーサル・ブレーキ・シュー：
ハイ・パフォーマンスなカンパニョーロ® 純正のブレーキ・パッドでも、他社製のブレーキ・パッドでも使用することができます。

2. エアロダイナミック設計：
フロントとリアのシューを固定するレバーのソリッド形状は、高いエアロダイナミクスを実現します。

容易な取り付け：
容易な取り付け方法を採用し、追加の部品を用意する必要はありません。

3. 素早い調整が可能：
ねじが調整しやすい方向を向き、容易で素早い作業が可能

ブラック
ショート・ケージ

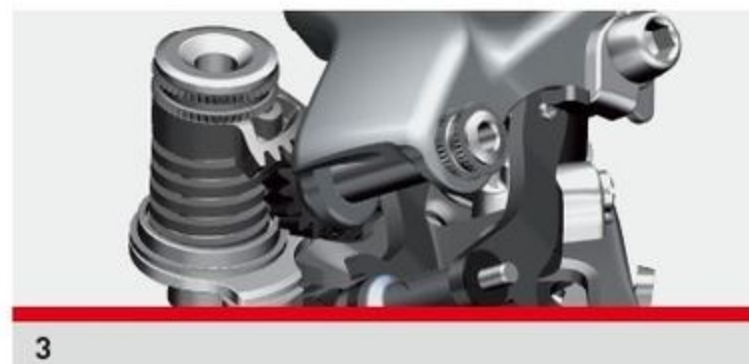
ブラック
ミドル・ケージ

NEW

リア・ディレイラー

211 g

1

2

3

レボリューション 11＋ を継承するデザイン：
スーパー・レコード™、レコード™、コーラス™ から受け継いだレボリューション 11＋ メカニズムは、トップ・エンドのパフォーマンス、機能性、信頼性を約束します。

多彩な変速性能：
ポテンツァ11™ グループセットは、11－32 スプロケット・セットを使用することができ、どんな急峻な坂道でも余裕を持って登ることができます。リア・ディレイラーは２種類用意されています。32 のスプロケットを使用する際は、ミドル・ケージ（72,5 mm）を使用し、それ以外はショート・ケージ（55 mm）を使用します。

ニュー・アッパー・ボディー：
超軽量テクノポリマーを採用し、カンパニョーロ® スタンダードの耐久性と信頼性を持ちながら、大きく軽量化されました。

1. トラベル・リミット・スクリュー：
アッパー・ボディーの裏側に位置し、容易な調整が可能

2. ブッシュを備えたアッパー & ロー・プーリー：
円滑に回転し、抵抗が低いため、チェーンを滑らかに送ります。

3. エンブレイス・テクノロジー™ ：
レボリューション 11＋ から引き継がれたテクノロジー。トップ・エンド・パフォーマンスのリア・ディレイラーはチェーンをスプロケットにしっかりと押し込み、効果的なパワー伝達を実現しながら、構成部品の消耗を抑えます。ポテンツァ11™ のリア・ディレイラーはこのテクノロジーを搭載し、32 T のスプロケットも最適に使用することができます。

シルバー
ショート・ケージ

シルバー
ミドル・ケージ

シルバー

ブラック

シルバー

ブラック

NEW

エルゴパワー™ コントロール

370 g

1

2

3

1. ニュー・パワー・シフト™ メカニズム：
現行のパワー・シフト™ メカニズムを引き継ぎながら、内部構造に新しいマテリアルを組み込み、前モデルよりも高い信頼性と耐久性を獲得しました。

ハンドル・バーとエルゴパワーの新しいインターフェース：
近年増えている多様な形状のハンドル・バーに対応

2. ダウンシフト・レバー・ポジション：
EPS™ エルゴパワーから引き継がれた最高のエルゴノミクス。どんなハンドル・ポジションからでも、完璧なコントロールが可能です。

3. ポテンツァ11™ 専用のブラケット・カバー・デザイン：
容易なポジション移動が可能で、素晴らしい快適性を誇る、カンパニョーロ® 信頼のエルゴノミクス。カバーの表面は付着した水分を排出するよう研究され、どんなコンディションでも安全にグリップできます。

ヴァリ - クッション™ テクノロジーを採用した、
シリコン製ブラケット・カバー：
綿密に研究開発されたヴァリ・クッション™ デザインを採用し、長時間にわたるトレーニング・セッションでも快適に使用できます。

NEW

フロント・ディレイラー

94 g

1

2

3

最高レベルの設計：
ポテンツァ11™ のフロント・ディレイラーは、スーパー・レコード™ と同じ形状を採用し、同等レベルのパフォーマンスを発揮します。

1. ニュー・スチール製ケージ：
ポテンツァ11™ フロント・ディレイラーは、スーパー・レコード™ と同じ設計のワンピース型ケージを持ち、同じレベルのパフォーマンスを約束します。

2. 新しいケージの取り付け位置：
フロント・ディレイラーのケージは取付位置が後ろ側にずれ、大きなスプロケットを使用しても、ブリッジの取り付け部分にチェーンが干渉することはありません。また、ケージの剛性も大きく向上しています。
アウター側ケージに装着されているインサートの形状が再設計され、迅速なダウンシフトが可能になりました。アップシフトの際、チェーンを確実に保持することができます。

最新の運動学から導かれた独自の軌道：
アップシフト時でも円滑な動きを実現。たすき掛けの状態でも静粛な変速を可能にするケージ・アングル

3. ニュー・ロッド・デザイン：
アウター・ロッドは再設計され、力をより効果的に伝達することができます。その結果、強力なシフト・パワーが生み出され、力が掛かった状態でも円滑な変速が可能です。

ブラック

NEW

クランクセット

771 g

1

2

2

3

1. パフォーマンス 4 アーム・クランクセット：
スーパー・レコード™、レコード™、コーラス™ と同じ性能とエレガントな外観を身に着けながら、クランク・アームを中空構造にして軽量化を施した、理想的なアルミ製クランクセット

2. ユニバーサル BCD：
新しい 4 アーム、8 ボルト・デザインを採用し、ひとつのクランクセットですべてのチェーンリング・コンビネーションに対応します。50 / 34、52 / 36、53 / 39 の歯数構成が選択でき、ボルトを外すだけで簡単に交換することができます。

3. New パワー・トルク +™：
パワー・トルク™ システムのすべての機能（高い剛性とパワー伝達）を引き継ぎながら、左側クランクにインテグレーテッド･エクストラクターを組み込み、パワー・トルク +™ として生まれ変わりました。これによってクランクの取り外しは格段に容易になり、優れたメンテナンス性を獲得しました。

シルバー

POTENZA™ 11

最高レベルのアルミ製グループセットが、プロフェッショナル・ライダーのバイクに装着されているカーボン・バージョンと同等の、レースを制するべきシフティング・パフォーマンスを獲得し、ここに登場しました。上級モデルとの大きな違いは、採用されているマテリアルだけです。
ポテンツァ11™ は、最高グレードのレボリューション 11＋™ グループセットが有する、エンブレイス・テクノロジー™、優れたエルゴノミクス、カンパニョーロ® パフォーマンスと信頼性をそのまま引き継いでいます。

S2 システム

フロント・ディレイラー

76 g

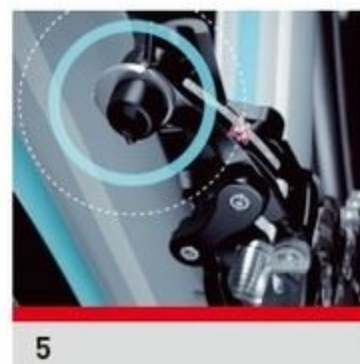
1

2

3

4

5

6

1. 独自のインナー・ケージ設計：
- 高い剛性
- 素早い変速
- チェーンをたすき掛けにしても十分にあるスペース

2. 軽量アルミ製ニュー・ケージ：
アウター・ケージにプレートがはめ込まれ、軽快で正確、つまり静粛な変速が実現しました。

3. S2 システム™（セキュアー・シフティング・システム）：
フロント・ディレイラーに組み込まれた独自のサポート・システムが、ドライブトレインの動作を確実なものにします。ほとんどすべてのフレームに対応しています。

4. CSD™（チェーン・セキュアー・デバイス）：
CSD™ チェーン・セキュアー・デバイスは非常に高い剛性を誇り、ディレイラー本体から制限されることなくセッティングが可能です。現行モデルのカンパニョーロ® 直付けフロント・ディレイラーすべてに適合します。

5. ディレイラー・ケーブルを内側に逃がすためのインサート：
ケーブルとディレイラーの間隔が狭いフレームに使用し、ケーブルとディレイラーの接触を防ぎます。

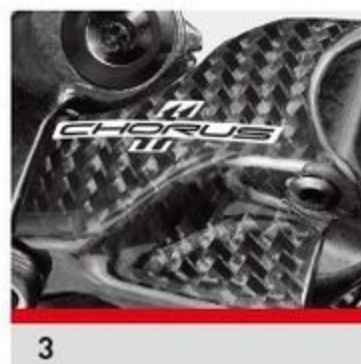
クランプ・バンド：
カンパニョーロ® 直付けフロント・ディレイラーと完璧に調和し、フレームにしっかりと固定することができます。32 mm と 35 mm の径が用意されています。

6. フロント・ディレイラー取り付け工具：
取り付け作業をより迅速で正確に行うことができます。

リア・ディレイラー

183 g

1

2

3

4

4

5

1. 完全な新設計：
構成部品の形状を一新し、リア・ディレイラーは異なる角度に沿って動作します。内部の設計も新しくなり、常にチェーンはスプロケット・セットに対して近い位置をキープします。これによって、効果的な力の伝達が可能になり、トラクションもより大きく確実になりました。また、チェーンとスプロケットのインターフェースが改善され、摩耗したり破損しやすい部品の耐久性が向上しました。

2. エンブレイス・テクノロジー™：
ギア・ボディー内部の特殊なリングがスプリング上を回転し、構成部品は一定の軌道に沿って動作します。11 – 23、あるいは 11 – 29 の歯数でも、ディレイラーはスプロケット・セットのカーブに完全に沿いながら動くことができます。

3. カーボン製のフロント・プレートとケージ：
高剛性 – 素早い動作 – 摩擦の軽減

4. モノリシック・カーボン・パウダー・テクノポリマー製のロー & アッパー・ボディー：
軽量でありながら、高い耐久性を実現

5. アルミ製のリア・ディレイラー固定ボルト：
新しい２ピース・システムは、同等の剛性と耐久性を維持しながら、スチール製より 53%、チタン製より 22%軽量化が可能 – コンポーネントの製品寿命を延ばします。

エルゴパワー™

350 g

1

2

3

3

4

5

1. ウルトラ・シフト™ エルゴノミクス：
ハンドル・バーをしっかりとグリップし、素早く正確なレバー操作が可能。独自のエルゴノミック・デザインを採用し、３つの異なったハンド・ポジションを取ることができます。

2. 場所によって仕上げとクッション性を変化させた、ヴァリ・クッション™ ブラケット・カバー：
ナチュラルなシリコン・マテリアルを採用し、親指と人差し指のグリップに合わせて形状を変化させています。水が溜まらないように溝を切り、グリップ性を向上させました。カバーの内側をワッフル状にして厚みを変化させ、最高の快適性を実現しました。

3. アップ・シフト時の最大クリック数を変更した、ウルトラ・シフト™ メカニズム：
多段変速が可能なグループセットはカンパニョーロ® ウルトラ・シフト™ だけです。急な登りでシフトアップするときも、下りでシフトダウンするときも、望む歯数に素早く変速できます。

4. レッドとホワイトのブラケット・カバーとアウター・ケーブルは、スペアパーツとして入手可能です。

ケーブル・アジャスター：
ディレイラー・ケーブルのテンションを、素早く完璧に調整することができます。

ダブル・カーブ形状のブレーキ・レバー：
どのハンドル・ポジションからでもブレーキを操作でき、安全にコントロールすることができます。

スケルトン・ブレーキ 302 g デュアル・ピボット（ペア）

1. スケルトン・ブレーキ・アーム：
湾曲のないアーム－高いコントロール性－軽量化

2. 独自のコンパウンド：
ドライ・コンディションでもウエット・コンディションでも、制動距離を短縮－パッドとリム・ブレーキ面の製品寿命を延長－最高の静粛性

3. 独自のブレーキ・パッド取り付け / 取り外しシステム：
簡単で、安全性の高いブレーキ・パッド交換

前後デュアル・ピボット・バージョン：
制動力を強化したリア・ブレーキ

NEW

ダイレクト・マウント・ブレーキ 176 g（単体）

1. ユニバーサル・ブレーキ・シュー：
ハイ・パフォーマンスなカンパニョーロ®純正のブレーキ・パッドでも、他社製のブレーキ・パッドでも使用することができます。

2. エアロダイナミック設計：
フロントとリアのシューを固定するレバーのソリッド形状は、高いエアロダイナミクスを実現します。

容易な取り付け：
容易な取り付け方法を採用し、追加の部品を用意する必要はありません。

3. 素早い調整が可能：
ねじが調整しやすい方向を向き、容易で素早い作業が可能

スプロケット・セット

230 g

1

2

3

1. ウルトラ・シフト™ 歯先デザイン：
すべての歯先は、チェーンをアップ・シフト、ダウン・シフトしたり、最大限のパワーをホイールに伝達するなど、特定の機能を果たすように設計されています。

2. ウルトラ・シフト™ シンクロニゼーション：
スプロケットは細部にわたって調整され、優れた変速パフォーマンスを実現 – 力が掛かった状態でも、素早く正確で、静粛な動作を約束します。

11 – 29 コンビネーション
（11、12、13、14、15、17、19、21、23、26、29）：
踏み込みながらの下りから、ジロ・デ・イタリアの過酷な登りまで、あらゆる傾斜に最適なギア比を選択できます。

3. 強化のために大きい方から 6 枚、3 枚ずつスプロケットをフレームで固定：
スプロケット・セットの剛性をアップ – 正確なパフォーマンス

チェーン

2,24 g / リンク

1

2

1. ウルトラ・リンク™ チェーン接続システム：
高強度のチェーン接続 – 高い安全性と長い製品寿命

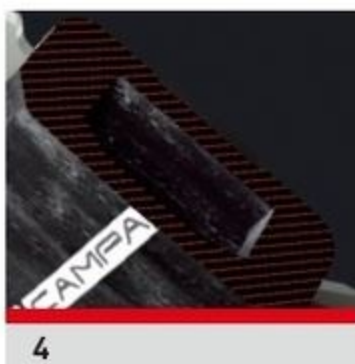
2. ウルトラ・リンク™ チェーン・リンク：
カンパニョーロ® ドライブトレインのより良いパフォーマンスのために設計 – チェーンリングやスプロケットの寿命を延ばし、効果的なパワー伝達が可能

クランクセット

683 g

1

2

3

4

5

5

1. ウルトラ・トルク™ アクスル：
ペダルを踏み込む力を、損なうことなく、効果的に伝達

2. ニュー・チェーンリング：
洗練されたデザイン。チェーンはアップ・シフト、ダウン・シフトとも、効率良く円滑に動作します。

3. チェーンリングの歯数構成ごとに異なる、ピンの数：
チェーンの動きを最適化 – 最高の変速性能

4. ウルトラ・ホロー™ テクノロジーの中空クランク：
力が掛からない部分の重量を軽減し、クランクセットの重量剛性比を向上

5. 8ボルトで固定するする、効率的な取り付け設計：
独立した4ボルト取り付けシステムは、アウター・チェーンリングとインナー・チェーンリングを別々に固定します。それぞれのチェーンリングにとって最も重要なエリアにボルトを配置する革新的な設計が採用され、パフォーマンス、剛性、パワー伝達が大きく向上しました。

50 / 34

52 / 36

53 / 39

D.T.I.™ EPS™ V2 パワー・ユニット 130 g

1

2

3

路面からの振動や衝撃を吸収するために設計された、独自のインターナル・ケーシング：
どんなに荒れた路面でも、バッテリーと電子部品を確実に保護します。

D.T.I.™ デジタル・テック・インテリジェンス：
EPS™ ドライブトレインのデジタル・ブレイン D.T.I.™ はバッテリーの状態を常に確認しています。エルゴパワー™ とインターフェース間のシグナルを送受信し、リア・ディレイラーとフロント・ディレイラーの機能をモニターしています。

入力 / 出力ゲート：
ここからバッテリーの充電を行います。必要に応じてシステムを診断し、ファーム・ウエアと Eeprom のアップデートもこのゲートを使用します。

内蔵も外付けも可能な、取り付けシステム：
シリンダー形状を採用することで、取り付け位置の選択肢が増え、エアロダイナミクスにも貢献します。

継ぎ目を超音波で溶接したケーシング：
システムを 100%防水します。

シート・ポストに取り付けるためのアダプター：
V2 パワー・ユニットを丸型、もしくはティア・ドロップ型のシート・ポストに、容易に取り付けることができます。2 つのバージョン（27.2 mm、31.6 mm 幅）が用意されています。

D.T.I.™ EPS™ V2 インターフェース 24 g

1

2

3

アナログ – デジタル信号変換：
エルゴパワー™ から受信したアナログ信号をデジタル信号に変換し、パワー・ユニットに送信します。

“ゼロ・セッティング” と “ライディング・セッティング”：
コンポーネントの最初のセッティングと、レース走行中の微調整を行います。

RGB LED：
バッテリーの充電状況を表示します。

2 つのインターフェース取り付けオプション：
インターフェースは、ハンドル・バーでも、ブレーキ・ケーブルでも、好みに応じて装着することができます。

エルゴパワー™

293 g

1 2 3

1. ワン・レバー – ワン・アクション：
エルゴパワー™ のそれぞれのレバーは、異なる機能を持っています。どんなコンディション（気温の低い冬、グローブを装着したとき、悪路を走行するときなど）でも適切な操作ができ、ミス・シフトのリスクを減らすことができます。

100%ウォーター・プルーフ：
IP 67 スタンダードに従い、どんな天候コンディションでも動作するように製造されています。

2. スイッチ・モード・ボタン：
モード・ボタンを押すと、バッテリーの充電状況を確認することができます。また、レースの最中に前後ディレイラーを微調整したり（ライディング・セッティング）、ゼロ・ポジションにセットすることができます（ゼロ・セッティング）。

3. E – エルゴノミー™ ：
レバー3 の位置が低くなり、どんなライディング・ポジションでも、正確な変速が可能になりました。

マルチ・ドーム・テック™ ：
キャンピー・テック・ラボ™ で考案された 5 ドーム・テクノロジーによって、レバーを押し込む力とレバーから返ってくる力のバランスが取られています。これで前後ディレイラーを誤って動作させるリスクは少なくなります。

フロント・ディレイラー

149 g

1 2 3

1. ハイ・トルクで、高い駆動比を持つモーター：
カンパニョーロ® は世界最高の電気モーターを採用しました。力が掛かった状態でも効果的な変速を行い、時を経ても正確で素早いパフォーマンスは変わりません。

2. モノリシック・カーボン・パウダー・テクノポリマー製のフロント・ディレイラー・ボディー：
最新のカーボン生産技術から生まれた、軽量で高剛性、耐久性に優れたユニットが採用されています。

3. ポジション・センサー：
"マグネチック・ホール・センサー・レゾルバ™" を採用し、フロント・ディレイラーはチェーンを、スプロケット / チェーンリング上の最適なポジションまで自動的に移動させます。

アルミニウムとカーボンを採用した、ディレイラー・ケージ・デザイン：
EPS™ ドライブトレインに最適化された設計によって、軽量で高い剛性を実現 – 力が掛かった状態でも、正確で素早い変速が可能

100%ウォーター・プルーフ：
IP 67 スタンダードに従い、どんな天候コンディションでも動作するように製造されています。

CSD™（チェーン・セキュアー・デバイス）

ディレイラー・クランプ・バンド：
32 mm と 35 mm の径が用意されています。

リア・ディレイラー

225 g

1

2

3

4

5

6

1. ハイ・トルクで、高い駆動比を持つモーター：
カンパニョーロ® は世界最高の電気モーターを採用しました。力が掛かった状態でも効果的な変速を行い、時を経ても正確で素早いパフォーマンスは変わりません。

2. 独自のウルトラ・シフト™ ジオメトリー・パラレログラム：
変速時の高い剛性 – 素早い動作 – 正確性 – フリクションの軽減

3. アルミ製のフロント・プレートとケージ：
非常に軽量で、高い剛性を持ち、力が掛かった状態でも正確で素早い変速が可能

マルチ・シフティング™ テクノロジー：
ひとつの動作で、ダウン・シフト、アップ・シフトとも一気に 11 段変速することが可能です。

特別な T.I.N. 処理：
チタン製部品のために特別に開発された表面処理。耐久性を高め、パフォーマンスを向上させています。

4. ポジション・センサー：
“マグネチック・ホール・センサー・レゾルバ™” を採用し、リア・ディレイラーはチェーンを、スプロケット上の最適なポジションまで移動させます。

5. モノリシック・カーボン・パウダー・テクノポリマー製のロー & アッパー・ボディー：
最新のカーボン生産技術から生まれた、軽量で高剛性、耐久性に優れたユニットが採用されています。

6. 独自の “アンロック・システム™”：
万が一ドライブトレインに不具合が起きたとき、手でディレイラーをアンロックし、ディレイラーを好きな位置まで移動できるシステム。また、このリリース・システムは落車の際、ユニットのダメージを防ぐことができます。

100%ウォーター・プルーフ：
IP 67 スタンダードに従い、どんな天候コンディションでも動作するように製造されています。

CHORUS 11™

エレクトロニック・ドライブトレインでもメカニカル・ドライブトレインでも、コーラス™ ファミリーはそのDNA の中に卓越したパフォーマンスを持ち、どんなに長い距離を走っても確実なテクニカル・アドバンテージを感じることができます。プロ・チーム並みの予算がなくてもワールド・ツアー・クラスのパフォーマンスを体感でき、プロフェッショナルのようなライドに向けての第一歩になることでしょう。洗練されたマテリアル、絶対的な正確さ、そしてイタリア的なデザインは、まぎれもないカンパニョーロ® クオリティーの証であり、真のレーシング・マシンを組み上げる素晴らしい選択肢になります。

S2 システム

フロント・ディレイラー

75 g

1

2

3

4

5

6

1. 独自のインナー・ケージ設計：
– 高い剛性
– 素早い変速
– チェーンをたすき掛けしても十分なスペース

2. モノコック・カーボン・ファイバー製アウター・ケージ：
シングル・ピースのアウター・ケージは、カンパニョーロ® の芸術品です。ダウン・シフト時の剛性が大きく向上しました。

3. S2 システム™（セキュアー・シフティング・システム）：
フロント・ディレイラーに組み込まれた独自のサポート・システムが、ドライブトレインの動作を確実なものにします。ほとんどすべてのフレームに対応しています。

4. CSD™（チェーン・セキュアー・デバイス）：
CSD™ チェーン・セキュアー・デバイスは非常に高い剛性を誇り、ディレイラー本体から制限されることなくセッティングが可能です。現行モデルのカンパニョーロ® 直付けフロント・ディレイラーすべてに適合します。

5. ディレイラー・ケーブルを内側に逃がすためのインサート：
ケーブルとディレイラーの間隔が狭いフレームに使用し、ケーブルとディレイラーの接触を防ぎます。

6. クランプ・バンド：
カンパニョーロ® 直付けフロント・ディレイラーと完璧に調和し、フレームにしっかりと固定することができます。32 mm と 35 mm の径が用意されています。

フロント・ディレイラー取り付け工具：
取り付け作業をより迅速で正確に行うことができます。

リア・ディレイラー

170 g

1

2

3

4

5

6

1. 完全な新設計：
構成部品の形状を一新し、リア・ディレイラーは異なる角度に沿って動作します。内部の設計も新しくなり、常にチェーンはスプロケット・セットに対して近い位置をキープします。これによって、効果的な力の伝達が可能になり、トラクションもより大きく確実になりました。また、チェーンとスプロケットのインターフェースが改善され、摩耗したり破損しやすい部品の耐久性が向上しました。

2. エンブレイス・テクノロジー™ ：
ギア・ボディー内部の特殊なリングがスプリング上を回転し、構成部品は一定の軌道に沿って動作します。11 – 23、あるいは 11 – 29 の歯数でも、ディレイラーはスプロケット・セットのカーブに完全に沿いながら動くことができます。

3. カーボン・ファイバー製ケージ・プレート：
変速の正確な位置を決定し、非常に軽量

4. カーボン製のフロント・プレートとケージ：
高剛性 – 素早い動作 – 摩擦の軽減

5. モノリシック・カーボン・パウダー・テクノポリマー製のロー & アッパー・ボディー：
軽量でありながら、高い耐久性を実現

6. アルミ製固定ボルト：
2 ピース構造のシステムはスチール製よりも 53%、チタン製より 22%軽量化されました。しかも耐久性、剛性レベル、製品寿命には一切妥協していません。

エルゴパワー™

348 g

1

2

3

3

4

5

1. ウルトラ・シフト™ エルゴノミクス：
ハンドル・バーをしっかりとグリップし、素早く正確なレバー操作が可能。独自のエルゴノミック・デザインを採用し、３つの異なったハンド・ポジションを取ることができます。

2. 場所によって仕上げとクッション性を変化させた、ヴァリ・クッション™ ブラケット・カバー：
ナチュラルなシリコン・マテリアルを採用し、親指と人差し指のグリップに合わせて形状を変化させています。水が溜まらないように溝を切り、グリップ性を向上させました。カバーの内側をワッフル状にして厚みを変化させ、最高の快適性を実現しています。

3. アップ・シフト時の最大クリック数を変更した、ウルトラ・シフト™ メカニズム：
多段変速が可能なグループセットはカンパニョーロ® ウルトラ・シフト™ だけです。急な登りでシフトアップするときも、下りでシフトダウンするときも、望む歯数に素早く変速できます。

4. レッドとホワイトのブラケット・カバーとアウター・ケーブルは、スペアパーツとして入手可能です。

5. ケーブル・アジャスター：
ディレイラー・ケーブルのテンションを、素早く完璧に調整することができます。

ダブル・カーブ形状のブレーキ・レバー：
どんなハンドル・ポジションからでも安全にブレーキを制御できます。

284 g モノ / デュアル・ピボット（ペア）

158 g（BB 下用）

スケルトン・ブレーキ

309 g デュアル･ピボット（ペア）

1

2

3

ディファレンシャル・タイプの前後ブレーキ：
リア・ブレーキの軽量化 – 高い制動力コントロール

1. 独自のコンパウンド：
ドライ・コンディションでもウエット・コンディションでも、制動距離を短縮 – パッドとリム・ブレーキ面の製品寿命を延長 – 最高の静粛性

2. 独自のブレーキ・パッド取り付け / 取り外しシステム：
簡単で、安全性の高いブレーキ・パッド交換

3. スケルトン™ ブレーキ・アーム：
湾曲のないアーム – 高いコントロール性 – 軽量化

ダイレクト・マウント・ブレーキ

168 g（単体）

1

2

3

1. カンパニョーロ® ブレーキ・シュー・スタンダード：
安全で使いやすい、信頼のカンパニョーロ® ブレーキ・シューを採用

2. スケルトン構造：
システム全体を軽量化しながら、最大の剛性を実現します。

最高の適合性：
リア・ブレーキには、シート・ステーに取り付けるタイプとボトム・ブラケット下に取り付けるタイプが用意され、あらゆるタイプのエアロ・フレームに対応し、カンパニョーロ® ダイレクト・マウント・ソリューションを保証します。

3. 素早い調整が可能：
ねじが調整しやすい方向を向き、容易で素早い作業が可能

容易な取り付け：
容易な取り付け方法を採用し、追加の部品を用意する必要はありません。

スプロケット・セット

201 g

1

2

3

1. ウルトラ・シフト™ 歯先デザイン：
すべての歯先は、チェーンをアップ・シフト、ダウン・シフトしたり、最大限のパワーをホイールに伝達するなど、特定の機能を果たすように設計されています。

2. ウルトラ・シフト™ シンクロニゼーション：
スプロケットは細部にわたって調整され、優れた変速パフォーマンスを実現 – 力が掛かった状態でも、素早く正確で、静粛な動作を約束します。

3 枚のチタン製スプロケット：
軽量化

11 – 29 コンビネーション
(11、12、13、14、15、17、19、21、23、26、29)：
踏み込みながらの下りから、過酷な登りまで、あらゆる傾斜に最適なギア比を選択できます。

3. 強化のために大きい方から 6 枚、3 枚ずつスプロケットをフレームで固定：
スプロケット・セットの剛性をアップ – 正確なパフォーマンス

チェーン

2,10 g / リンク

1

2

1. ウルトラ・リンク™ チェーン・リンク接続システム：
高強度のチェーン接続 – 高い安全性と長い製品寿命

2. ウルトラ・リンク™ チェーン・リンク：
カンパニョーロ® トランスミッションのパフォーマンスを最大限に発揮するように設計 – チェーンリングとスプロケットの長期にわたる製品寿命 – 効果的なパワー・トランスミッション性能

クランクセット

651 g

1

2

3

4

5

6

1. ウルトラ・トルク™ アクスル：
ペダルを踏み込む力を損なうことなく、効果的に伝達

2. ニュー・チェーンリング：
洗練されたデザイン。チェーンはアップ・シフト、ダウン・シフトとも、効率良く円滑に動作します。

3. チェーンリングの歯数構成ごとに異なる、ピンの数：
チェーンの動きを最適化 – 最高の変速性能

4. ウルトラ・ホロー™ テクノロジーの中空クランク：
力が掛からない部分の重量を軽減し、クランクセットの重量剛性比を向上

5. USB™ テクノロジー：
USB™ セラミック・ベアリングは摩擦を軽減し、最高の回転性能を発揮します。腐食や摩耗に強く、長期にわたるパフォーマンスを維持します。

6. 8 ボルトで固定するする、効率的な取り付け設計：
独立した 4 ボルト取り付けシステムは、アウター・チェーンリングとインナー・チェーンリングを別々に固定します。それぞれのチェーンリングにとって最も重要なエリアにボルトを配置する革新的な設計が採用され、パフォーマンス、剛性、パワー伝達が大きく向上しました。

50 / 34

52 / 36

53 / 39

NEW

DTI™ EPS™ V3 パワー・ユニット 106 g

1

2

3

新しい形状：
V3 パワー・ユニットは、全長 232 mm、太さ 16.6 mm の密閉されたユニットに、バッテリー・パックと電子インテリジェンス・ボードが組み込まれています。

1．シート・ポストに装着可能：
V3 パワー・ユニットは径が小さくなり（16.6 mm）、2 種類用意されたアダプター（φ 27.2 mm、φ 31.6 mm）のどちらかを使用し、簡単にシート・ポストに取り付けることができます。

2．ケーシングは特別に設計開発され、システムを 100%防水します：
ケーシングは路面からの振動や衝撃を吸収するように設計され、バッテリーと電子部品を確実に保護します。

DTI™ デジタル・テック・インテリジェンス：
EPS™ ドライブトレインのデジタル・ブレイン DTI™ はバッテリーの状態を常にチェックしています。エルゴパワー™ とインターフェース間のシグナルを送受信し、リア・ディレイラーとフロント・ディレイラーの機能をモニターしています。

3．シート・チューブ / ダウン・チューブ・アダプター・マウント：
ボトル・ケージ台座を利用し、ダウン・チューブ、またはシート・チューブ内に、V3 パワー・ユニットを取り付けることができます。

DTI™ EPS™ V3 インターフェース 35 g

1

2

3

1．“マイ・キャンピー™”とのコミュニケーション：
PC / ノートブック / タブレット / スマートフォン（BTLE）と“マイ・キャンピー™”APP で対話し、EPS™ グループセットをライダー自身のセッティングにカスタマイズできるワイヤレス・システム

2．充電ポートへの容易なアクセス：
充電ポートはインターフェースの上部にあり、ラバー製カバーで守られています。

アナログ - デジタル信号変換：
エルゴパワー™ から受信したアナログ信号をデジタル信号に変換し、パワー・ユニットに送信します。

“ゼロ・セッティング”と“ライディング・セッティング”：
コンポーネントの最初のセッティングと、レース走行中の微調整を行います。

3．RGB LED：
バッテリーの充電状況を表示します。ユニットはシステムの不具合をチェックし、必要があれば、RGB LED を通じて、ライダーに警告します。

2 つのインターフェース取り付けオプション：
インターフェースは、ハンドル・バーでも、ブレーキ・ケーブルでも、好みに応じて装着することができます。

エルゴパワー™

266 g

1

2

3

1. ワン・レバー - ワン・アクション：
エルゴパワー™ のそれぞれのレバーは、異なる機能を持っています。どんなコンディション（気温の低い冬、グローブを装着したとき、悪路を走行するときなど）でも適切な操作ができ、ミス・シフトのリスクを減らすことができます。

100%ウォーター・プルーフ：
IP 67 スタンダードに従い、どんな天候コンディションでも動作するように製造されています。

2. スイッチ・モード・ボタン：
モード・ボタンを押すと、バッテリーの充電状況を確認することができます。また、レースの最中に前後ディレイラーを微調整したり（ライディング・セッティング）、ゼロ・ポジションにセットすることができます（ゼロ・セッティング）。

3. E - エルゴノミー™：
レバー3 の位置が低くなり、どんなライディング・ポジションでも、正確な変速が可能になりました。

マルチ・ドーム・テック™：
キャンピー・テック・ラボ™ で考案された 5 ドーム・テクノロジーによって、レバーを押し込む力とレバーから返ってくる力のバランスが取られています。これで前後ディレイラーを誤って動作させるリスクは少なくなります。

フロント・ディレイラー

133 g

1

2

3

1. 独自設計のアルミ製インナー・セミ・ケージ：
"インプルーブド・シフティング" プロジェクトの一環として、2014 シーズンからプロ・チームが使用。力が掛かった状態でアップ・シフトしても、正確で静粛な変速を約束します。

2. モノリシック・カーボン・パウダー・テクノポリマー製のフロント・ディレイラー・ボディー：
最新のカーボン生産技術から生まれた、軽量で、剛性、耐久性に優れたユニットが採用されています。

ポジション・センサー：
"マグネチック・ホール・センサー・レゾルバ™" を採用し、フロント・ディレイラーはチェーンを、スプロケット / チェーンリング上の最適なポジションまで自動的に移動させます。

ハイ・トルクで、高い駆動比を持つモーター：
カンパニョーロ® は世界最高の電気モーターを採用しました。力が掛かった状態でも効果的な変速を行い、時を経ても正確で素早いパフォーマンスは変わりません。

100%ウォーター・プルーフ：
IP 67 スタンダードに従い、どんな天候コンディションでも動作するように製造されています。

3. CSD™（チェーン・セキュアー・デバイス）

ディレイラー・クランプ・バンド：
32 mm と 35 mm の径が用意されています。

リア・ディレイラー

203 g

1

2

3

4

5

6

1. ハイ・トルクで、高い駆動比を持つモーター：
カンパニョーロ® は世界最高の電気モーターを採用しました。力が掛かった状態でも効果的な変速を行い、時を経ても正確で素早いパフォーマンスは変わりません。

2. 独自のウルトラ・シフト™ ジオメトリー・パラレログラム：
変速時の高い剛性 – 素早い動作 – 正確性 – フリクションの軽減

3. カーボン製のフロント・プレートとケージ：
世界で唯一のカーボン製エレクトロニック・リア・ディレイラー。非常に軽量で、高い剛性を持ち、力が掛かった状態でも正確で素早い変速が可能

独自のマルチ・シフティング™ テクノロジー：
ひとつの動作で、ダウン・シフト、アップ・シフトとも一気に 11 段変速することができます。

特別な T.I.N. 処理：
チタン製部品のために特別に開発された表面処理。耐久性を高め、パフォーマンスを向上させています。

4. ポジション・センサー：
“マグネチック・ホール・センサー・レゾルバ™” を採用し、リア・ディレイラーはチェーンを、スプロケット上の最適なポジションまで移動させます。

5. モノリシック・カーボン・パウダー・テクノポリマー製のロー & アッパー・ボディー：
最新のカーボン生産技術から生まれた、軽量で高剛性、耐久性に優れたユニットが採用されています。

6. 独自の “アンロック・システム™”：
万が一ドライブトレインに不具合が起きたとき、手でディレイラーをアンロックし、ディレイラーを好きな位置まで移動できるシステム。また、このリリース・システムは落車の際、ユニットのダメージを防ぐことができます。

100%ウォーター・プルーフ：
IP 67 スタンダードに従い、どんな天候コンディションでも動作するように製造されています。

カンパニョーロ® レコード™ の名前は、世界中のプロフェッショナル・レースとアマチュア・レースで、大いなる勝利を連想させます。これらの勝利は、クラフトマンシップ、テクノロジー、採用された最良のマテリアルから生み出される最高品質に対する、必ず守られるべき約束とも言えるでしょう。

レコード™ は受け継いできたクオリティーや精密な機能性を体現し、その名前はそれにふさわしいパフォーマンスを有するグループセットにしか与えられることはありません。メカニカル・バージョン、EPS™ バージョンのどちらを選択しても、勝利とカンパニョーロ® クオリティーはあなたの手の中にあります。

S２システム

フロント・ディレイラー

71 g

1

2

3

4

5

6

1. 独自のインナー・ケージ設計：
高い剛性 – 素早い変速 – チェーンをたすき掛けしても十分なスペース

2. モノコック・カーボン・ファイバー製アウター・ケージ：
シングル・ピースのアウター・ケージは、カンパニョーロ® の芸術品です。ダウン・シフト時の剛性が大きく向上しました。

3. S２システム™（セキュアー・シフティング・システム）：
フロント・ディレイラーに組み込まれた独自のサポート・システムが、ドライブトレインの動作を確実なものにします。ほとんどすべてのフレームに対応しています。

4. CSD™（チェーン・セキュアー・デバイス）：
CSD™ チェーン・セキュアー・デバイスは非常に高い剛性を誇り、ディレイラー本体から制限されることなくセッティングが可能です。現行モデルのカンパニョーロ® 直付けフロント・ディレイラーすべてに適合します。

5. ディレイラー・ケーブルを内側に逃がすためのインサート：
ケーブルとディレイラーの間隔が狭いフレームに使用し、ケーブルとディレイラーの接触を防ぎます。

クランプ・バンド：
カンパニョーロ® 直付けフロント・ディレイラーと完璧に調和し、フレームにしっかりと固定することができます。32 mm と 35 mm の径が用意されています。

6. フロント・ディレイラー取り付け工具：
取り付け作業をより迅速で正確に行うことができます。

リア・ディレイラー

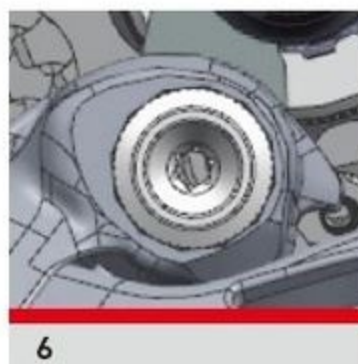
166 g

1

2

3

4

5

6

1. 完全な新設計：
構成部品の形状を一新し、リア・ディレイラーは異なる角度に沿って動作します。内部の設計も新しくなり、常にチェーンはスプロケット・セットに対して近い位置をキープします。これによって、効果的な力の伝達が可能になり、トラクションもより大きく確実になりました。また、チェーンとスプロケットのインターフェースが改善され、摩耗したり破損しやすい部品の耐久性が向上しました。

2. エンブレイス・テクノロジー™：
ギア・ボディー内部の特殊なリングがスプリング上を回転し、構成部品は一定の軌道に沿って動作します。11 – 23、あるいは 11 – 29 の歯数でも、ディレイラーはスプロケット・セットのカーブに完全に沿いながら動くことができます。

3. カーボン・ファイバー製ケージ・プレート：
変速の正確な位置を決定し、非常に軽量

4. カーボン製のフロント・プレートとケージ：
高剛性 – 素早い動作 – 摩擦の軽減

5. モノリシック・カーボン・パウダー・テクノポリマー製のロー & アッパー・ボディー：
軽量でありながら、高い耐久性を実現

6. アルミ製固定ボルト：
2 ピース構造のシステムはスチール製よりも 53%、チタン製より 22%軽量化されました。しかも耐久性、剛性レベル、製品寿命には一切妥協していません。

エルゴパワー™

342 g

1

2

3

3

4

5

1. ウルトラ・シフト™ エルゴノミクス：
どんなポジションでも安全にホールドでき、正確で素早いレバー操作が可能

2. 場所によって仕上げとクッション性を変化させた、
ヴァリ・クッション™ ブラケット・カバー：
ナチュラルなシリコン・マテリアルを採用し、親指と人差し指のグリップに合わせて形状を変化させています。水が溜まらないように溝を切り、グリップ性を向上させました。カバーの内側をワッフル状にして厚みを変化させ、最高の快適性を実現しています。

3. アップ・シフト時の最大クリック数を変更した、
ウルトラ・シフト™ メカニズム：
多段変速が可能なグループセットはカンパニョーロ® ウルトラ・シフト™ だけです。急な登りでシフトアップするときも、下りでシフトダウンするときも、望む歯数に素早く変速できます。

4. レッドとホワイトのブラケット・カバーとアウター・ケーブルは、スペアパーツとして入手可能です。

5. ケーブル・アジャスター：
ディレイラー・ケーブルのテンションを、素早く完璧に調整することができます。

ダブル・カーブ形状のブレーキ・レバー：
どんなハンドル・ポジションからでも安全にブレーキを制御できます。

272 g モノ / デュアル・ピボット
バージョン（ペア）

158 g（BB 下用）

スケルトン・ブレーキ　297 g デュアル・ピボット（ペア）

ディファレンシャル・タイプの前後ブレーキ：
リア・ブレーキの軽量化 – 高い制動力コントロール

1. 独自のコンパウンド：
ドライ・コンディションでもウエット・コンディションでも、制動距離を短縮 – パッドとリム・ブレーキ面の製品寿命を延長 – 最高の静粛性

2. 独自のブレーキ・パッド取り付け / 取り外しシステム：
簡単で、安全性の高いブレーキ・パッド交換

3. スケルトン™ ブレーキ・アーム：
湾曲のないアーム – 高いコントロール性 – 軽量化

ダイレクト・マウント・ブレーキ　168 g（単体）

1. カンパニョーロ® ブレーキ・シュー・スタンダード：
安全で使いやすい、信頼のカンパニョーロ® ブレーキ・シューを採用

2. スケルトン構造：
システム全体を軽量化しながら、最大の剛性を実現します。

最高の適合性：
リア・ブレーキには、シート・ステーに取り付けるタイプとボトム・ブラケット下に取り付けるタイプが用意され、あらゆるタイプのエアロ・フレームに対応し、カンパニョーロ® ダイレクト・マウント・ソリューションを保証します。

容易な取り付け：
容易な取り付け方法を採用し、追加の部品を用意する必要はありません。

3. 素早い調整が可能：
ねじが調整しやすい方向を向き、容易で素早い作業が可能

スプロケット・セット

177 g

1

2

3

1. ウルトラ・シフト™ 歯先デザイン：
すべての歯先は、チェーンをアップ・シフト、ダウン・シフトしたり、最大限のパワーをホイールに伝達するなど、特定の機能を果たすように設計されています。

2. ウルトラ・シフト™ シンクロニゼーション：
スプロケットは細部にわたって調整され、優れた変速パフォーマンスを実現 – 力が掛かった状態でも、素早く正確で、静粛な動作を約束します。

6 枚のチタン製スプロケット： 軽量化

11 – 29 コンビネーション
(11、12、13、14、15、17、19、21、23、26、29)：
踏み込みながらの下りから、過酷な登りまで、あらゆる傾斜に最適なギア比を選択できます。

3. 強化のために大きい方から 6 枚、3 枚ずつスプロケットをフレームで固定：
スプロケット・セットの剛性をアップ – 正確なパフォーマンス

チェーン

2,10 g / リンク

1

2

1. ウルトラ・リンク™ チェーン・リンク接続システム：
高強度のチェーン接続 – 高い安全性と長い製品寿命

2. ウルトラ・リンク™ チェーン・リンク：
カンパニョーロ® トランスミッションのパフォーマンスを最大限に発揮するように設計 – チェーンリングとスプロケットの長期にわたる製品寿命 – 効果的なパワー・トランスミッション性能

選び抜かれたマテリアルを採用し、高度な技術で製造されたカンパニョーロ® チェーンは、非常に薄いにも関わらず、耐久性に優れ長期にわたる使用が可能です。

クランクセット

603 g

1

2

3

4

5

6

1. ウルトラ・トルク™ アクスル：
ペダルを踏み込む力を損なうことなく、効果的に伝達

2. ニュー・チェーンリング：
洗練されたデザイン。チェーンはアップ・シフト、ダウン・シフトとも、効率良く円滑に動作します。

チタン製アクスルと逆ねじのチタン製固定ボルト：
クランクセット全体の重量を 40 g 軽減

3. チェーンリングの歯数構成ごとに異なる、ピンの数：
チェーンの動きを最適化 - 最高の変速性能

4. ウルトラ・ホロー™ テクノロジーの中空クランク：
力が掛からない部分の重量を軽減し、クランクセットの重量剛性比を向上

5. CULT™ テクノロジー：
高性能のセラミック・ベアリングとクロニテクト® スチールを組み合わせ、スタンダード・ベアリングよりも９倍優れた回転性能と耐腐食性、耐久性を誇ります。

6. ８ボルトで固定するする、効率的な取り付け設計：
独立した４ボルト取り付けシステムは、アウター・チェーンリングとインナー・チェーンリングを別々に固定します。それぞれのチェーンリングにとって最も重要なエリアにボルトを配置する革新的な設計が採用され、パフォーマンス、剛性、パワー伝達が大きく向上しました。

50 / 34

52 / 36

53 / 39

DTI™ EPS™ V3 パワー・ユニット　106 g

1

2

3

新しい形状：
V3 パワー・ユニットは、全長 232 mm、太さ 16.6 mm の密閉されたユニットに、バッテリー・パックと電子インテリジェンス・ボードが組み込まれています。

1. シート・ポストに装着可能：
V3 パワー・ユニットは径が小さくなり（16.6 mm）、2 種類用意されたアダプター（φ 27.2 mm、φ 31.6 mm）のどちらかを使用し、簡単にシート・ポストに取り付けることができます。

2. ケーシングは特別に設計開発され、システムを 100%防水します：
ケーシングは路面からの振動や衝撃を吸収するように設計され、バッテリーと電子部品を確実に保護します。

DTI™ デジタル・テック・インテリジェンス：
EPS™ ドライブトレインのデジタル・ブレイン DTI™ はバッテリーの状態を常にチェックしています。エルゴパワー™ とインターフェース間のシグナルを送受信し、リア・ディレイラーとフロント・ディレイラーの機能をモニターしています。

3. シート・チューブ / ダウン・チューブ・アダプター・マウント：
ボトル・ケージ台座を利用し、ダウン・チューブ、またはシート・チューブ内に、V3 パワー・ユニットを取り付けることができます。

ANT+　NEW

DTI™ EPS™ V3 インターフェース　35 g

1

2

3

1. “マイ・キャンピー™”とのコミュニケーション：
PC / ノートブック / タブレット / スマートフォン（BTLE）と“マイ・キャンピー™”APP で対話し、EPS™ グループセットをライダー自身のセッティングにカスタマイズできるワイヤレス・システム

2. 充電ポートへの容易なアクセス：
充電ポートはインターフェースの上部にあり、ラバー製カバーで守られています。

アナログ - デジタル信号変換：
エルゴパワー™ から受信したアナログ信号をデジタル信号に変換し、パワー・ユニットに送信します。

“ゼロ・セッティング”と“ライディング・セッティング”：
コンポーネントの最初のセッティングと、レース走行中の微調整を行います。

3. RGB LED：
バッテリーの充電状況を表示します。ユニットはシステムの不具合をチェックし、必要があれば、RGB LED を通じて、ライダーに警告します。

2 つのインターフェース取り付けオプション：
インターフェースは、ハンドル・バーでも、ブレーキ・ケーブルでも、好みに応じて装着することができます。

エルゴパワー™ 262 g

1

2

3

1．ワン・レバー - ワン・アクション：
エルゴパワー™ のそれぞれのレバーは、異なる機能を持っています。どんなコンディション（気温の低い冬、グローブを装着したとき、悪路を走行するときなど）でも適切な操作ができ、ミス・シフトのリスクを減らすことができます。

100%ウォーター・プルーフ：
IP 67 スタンダードに従い、どんな天候コンディションでも動作するように製造されています。

2．スイッチ・モード・ボタン：
モード・ボタンを押すと、バッテリーの充電状況を確認することができます。また、レースの最中に前後ディレイラーを微調整したり（ライディング・セッティング）、ゼロ・ポジションにセットすることができます（ゼロ・セッティング）。

3．E - エルゴノミー™：
レバー3 の位置が低くなり、どんなライディング・ポジションでも、正確な変速が可能になりました。

マルチ・ドーム・テック™：
キャンピー・テック・ラボ™ で考案された 5 ドーム・テクノロジーによって、レバーを押し込む力とレバーから返ってくる力のバランスが取られています。これで前後ディレイラーを誤って動作させるリスクは少なくなります。

フロント・ディレイラー 127 g

1

2

3

1．独自のケージ設計：
シングル・ピースのアウター・ケージは、カンパニョーロ®の芸術作品です。ダウン・シフト時の剛性は大きく向上しました。新設計のアルミ製インナー・ケージは、素早いアップ・シフトを可能にします。

2．モノリシック・カーボン・パウダー・テクノポリマー製のフロント・ディレイラー・ボディー：
最新のカーボン生産技術から生まれた、軽量で、剛性、耐久性に優れたユニットが採用されています。

ポジション・センサー：
“マグネチック・ホール・センサーレゾルバ™” を採用し、フロント・ディレイラーはチェーンを、スプロケット / チェーンリング上の最適なポジションまで自動的に移動させます。

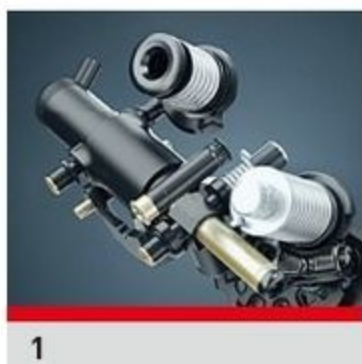
3．ハイ・トルクで、高い駆動比を持つモーター：
カンパニョーロ®は世界最高の電気モーターを採用しました。力が掛かった状態でも効果的な変速を行い、時を経ても正確で素早いパフォーマンスは変わりません。

100%ウォーター・プルーフ

CSD™（チェーン・セキュアー・デバイス）：
CSD™ チェーン・セキュアー・デバイスは非常に高い剛性を誇り、ディレイラー本体から制限されずにセッティングすることが可能です。現行モデルのカンパニョーロ®直付けフロント・ディレイラーすべてに適合します。

クランプ・バンド： 32 mm と 35 mm の径が用意されています。

リア・ディレイラー

198 g

1

2

3

4

5

6

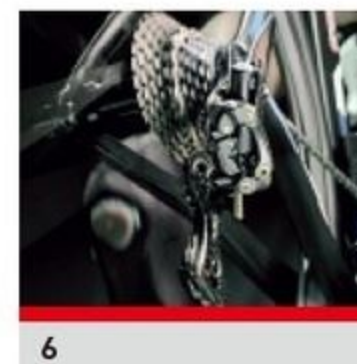
1. ハイ・トルクで、高い駆動比を持つモーター：
カンパニョーロ® は世界最高の電気モーターを採用しました。力が掛かった状態でも効果的な変速を行い、時を経ても正確で素早いパフォーマンスは変わりません。

2. 特別な T.I.N. 処理：
特殊な表面処理によって、EPS™ のチタン製部品はオリジナルのコンディションを保ち、最高のパフォーマンスを維持します。

3. カーボン製のフロント・プレートとケージ：
世界で唯一のカーボン製エレクトロニック・リア・ディレイラー。非常に軽量で、高い剛性を持ち、力が掛かった状態でも正確で素早い変速が可能

独自のマルチ・シフティング™ テクノロジー：
ひとつの動作で、ダウン・シフト、アップ・シフトとも一気に 11 段変速することができます。

4. ポジション・センサー：
“マグネチック・ホール・センサー・レゾルバ™” を採用し、リア・ディレイラーはチェーンを、スプロケット上の最適なポジションまで移動させます。

5. モノリシック・カーボン・パウダー・テクノポリマー製のロー & アッパー・ボディー：
最新のカーボン生産技術から生まれた、軽量で高剛性、耐久性に優れたユニットが採用されています。

6. 独自の “アンロック・システム™”：
万が一ドライブトレインに不具合が起きたとき、手でディレイラーをアンロックし、ディレイラーを好きな位置まで移動できるシステム。また、このリリース・システムは落車の際、ユニットのダメージを防ぐことができます。

100%ウォーター・プルーフ：
IP 67 スタンダードに従い、どんな天候コンディションでも動作するように製造されています。

SUPER RECORD 11

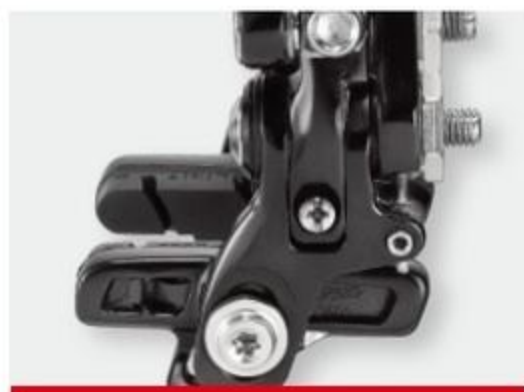
勝利と敗北の差がわずか数ミリメートルであるなら、最も洗練されたドライブトレインは確実に技術的なアドバンテージを発揮することができます。
軽量で耐久性のあるパッケージに詰め込まれたスーパー・レコード™ グループセットのパフォーマンスは、トップ・プロ選手さえも絶対的な信頼を置いています。スーパー・レコード™ の名前は、カンパニョーロ® のイノベーション、テクノロジー、マテリアル、クラフトマンシップの真の頂点に付与され、“すべてを超えたグループセット”として君臨しています。

ダイレクト・マウント・ブレーキ

カンパニョーロ®は、どんなフレームやタイヤに対してもベスト・パフォーマンスを発揮できるソリューションを提供するため日々専心しています。今日多くのフレーム・ビルダーはエアロダイナミクスのアドバンテージを獲得するために、ダイレクト・マウント・ブレーキに代表されるコンポーネントに対応したフレームやフォークを開発しています。キャンピー・テック・ラボ™は、カンパニョーロ®クオリティーとパフォーマンスの基準をさらに引き上げるため、ダイレクト・マウント・ブレーキをここに生み出しました。セルフ・バランス設計を採用した新しいブレーキ・システムは、左右のアームがリムを押さえる力を均一にし、パワフルな制動を実現しました。

カンパニョーロ®ダイレクト・マウント・ブレーキは、定評のあるスケルトン・ブレーキ・デザインからインスピレーションを受け、大きく軽量化を図っています。また、非常に高い剛性を誇り、確実なストッピング・パワーを生み出すことができます。
そのパフォーマンスに加えて、使いやすさと調整のしやすさも注目すべき点です。ダイレクト・マウント・ブレーキの中には取り付けと調整方法が複雑なモデルも数多くありますが、カンパニョーロ®のブレーキはユーザー・フレンドリーで、どんなフレームに取り付けてもシンプルな調整が可能です。

カンパニョーロ® ブレーキ・シュー・スタンダード：
安全で使いやすい、信頼のカンパニョーロ® ブレーキ・シューを採用

スケルトン構造（レコード™・バージョン）：
システム全体を軽量化しながら、最大の剛性を実現します。

素早い調整が可能：
ねじが調整しやすい方向を向き、容易で素早い作業が可能です。

容易な取り付け：
容易な取り付け方法を採用し、追加の部品を用意する必要はありません。

最高の適合性：
リア・ブレーキには、シート・ステーに取り付けるタイプとボトム・ブラケット下に取り付けるタイプが用意され、あらゆるタイプのエアロ・フレームに対応し、カンパニョーロ® ダイレクト・マウント・ソリューションを保証します。

BB 下用

NEW

パワー・トルク +™

カンパニョーロ®は決して途切れることのないイノベーションと革新的なテクノロジーを信じ、そこから生まれた成果のひとつがパワー・トルク™です。

新しい“パワー・トルク +™”は、従来のパワー・トルク™テクノロジーと、際立った高い剛性をそのまま引き継ぎながら、メンテナンスを容易にするエクストラクターを組み込みました。

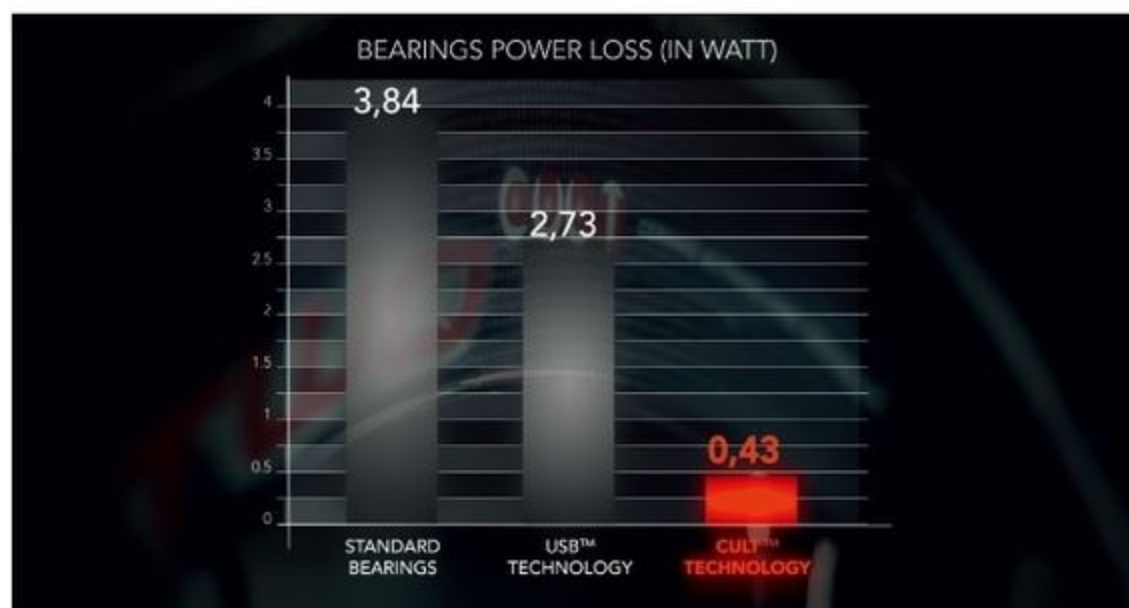
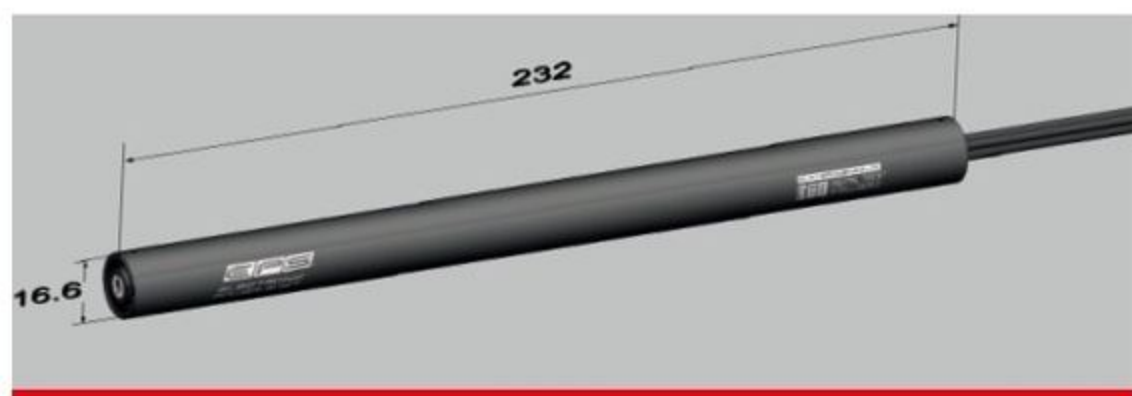
同じアクスル径を持つパワー・トルク +™テクノロジーは、現行のパワー・トルク™カップを使用し、高剛性なクランク－カップ・システムを実現しています。つまり、大きな力が掛かるアップシフト時でもハイ・パフォーマンスな変速を可能にします。

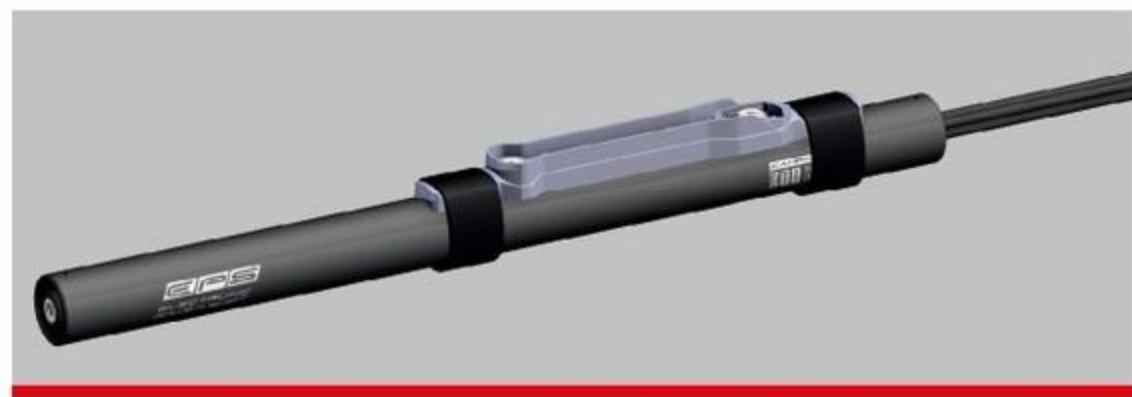
CULT™：セラミック・アルティメット・レベル・テクノロジー

CULT™テクノロジーは、最高レベルの品質を誇るセラミック・ボール・ベアリングと、ドイツのシェフラー社が開発した技術の奇跡とも呼べるクロニテクト®クロム・ステンレス・スチールから作られたベアリング・レースを組み合わせて誕生しました。CULT™に使われているセラミック・ボール・ベアリングは、摩擦を最小限に抑え、摩耗に対する高い耐性を持つため、長期にわたり卓越したパフォーマンスを維持します。一方、クロニテクト®処理された表面は、熱化学加工が施され、ベアリングが接触する面は非常に高い硬度が実現しています。摩耗に対する優れた耐性を持ち、長期間その統合された性能をキープします。グリスを塗布する必要はなく、わずかな量のオイルを付けるだけで十分です。どんなコンディション、摩耗に対するリスクがあっても、真の先進テクニカル・システムは、その機能を確実に果たすことができます。

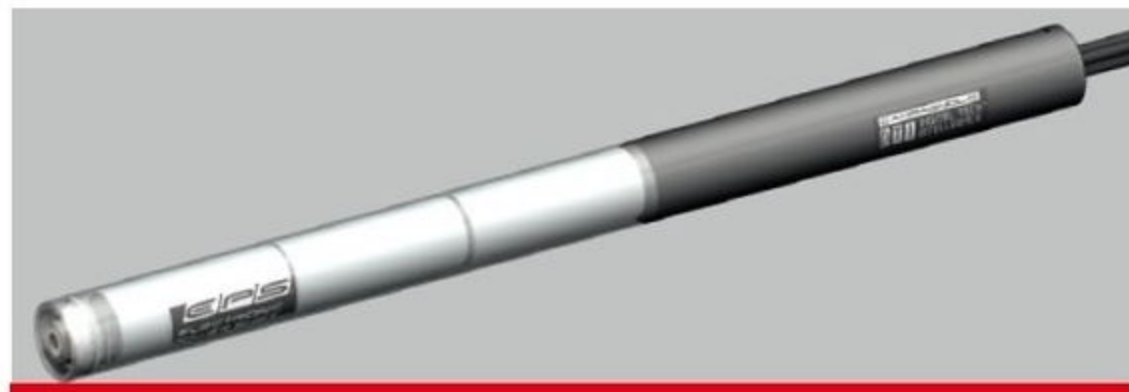
これらすべての要素を組み合わせることで、スタンダード・ベアリングよりも９倍も低い摩擦係数を実現し、ペダル１回転あたり３.５ワットものパワーをセーブすることが可能になりました。

- スタンダード・ベアリングよりも、９倍優れた回転性能
- 腐食に対する耐久性：ベアリングが摩耗したり傷付いたりすることはありません。
- 摩擦係数：グリスではなくオイルを使用するため、クランクセットにおける世界最高水準の低摩擦係数を誇ります。
- ペダル１回転ごとに３.５ワットのパワーが温存され、推進力に変換されます。

DTI™ EPS™ V3 パワー・ユニット

カンパニョーロ®の絶え間ない進歩への取り組みは、エンジニアたちを駆り立て、決して現在のテクノロジーに満足することなく、さらなる限界に挑戦しています。パワー・ユニットは外部環境からの保護とエアロダイナミクスを目的に、フレームに内蔵できるように改良されてきました。
しかし、より先鋭的なエアロ・フレームやスリムなチューブが増加する現状を見て、カンパニョーロ®はパワー・ユニットの進化形であるV3バージョンを生み出しました。
新しいパワー・ユニットは、V2バージョンのすべての機能とテクノロジーをそのまま受け継ぎ、よりスリムで使いやすいパッケージに収めることに成功しました。
これによって、非常に細いチューブのエアロ・フレームに内蔵することが可能になっただけではなく、取り付け位置もフレームに応じて柔軟に対応することができます。

新しい形状：
V3パワー・ユニットは、全長23.2mm、太さ16.6mmの密閉されたユニットに、バッテリー・パックと電子インテリジェンス・ボードが組み込まれています。

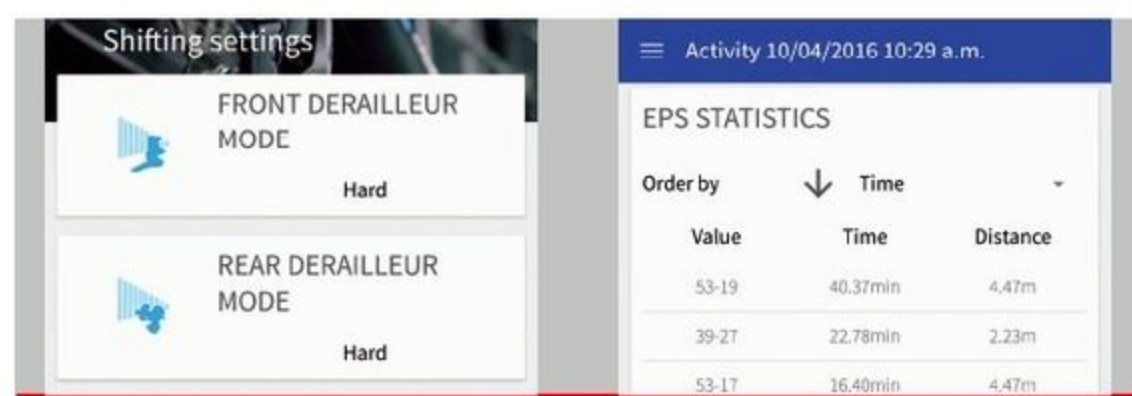
シート・ポストに装着可能：
V3パワー・ユニットは径が細くなり（16.6mm）、2種類用意されたアダプター（φ27.2mm、φ31.6mm）のどちらかを使用し、簡単にシート・ポストに取り付けることができます。

シート・チューブ / ダウン・チューブ・アダプター・マウント：
ボトル・ケージ台座を利用し、ダウン・チューブ、またはシート・チューブ内部に、V3パワー・ユニットを取り付けることができます。

ケーシング：
バッテリー、マザー・ボード、出入力ゲートが収められているケーシングは、特別な耐振動マテリアルから製造されています。ケーシングの内部はモールド成形され、すべての構成部品を保護します。ケーシング自体は密閉され、どんなに過酷な天候時でも完全な防水性を発揮します。

エレクトロニック・ボード：
システムの頭脳であるマザー・ボードは、完全防水（IP 67）のケースに守られています。D.T.I.™は1秒間に何千回もインターフェースと制御信号の送受信を行っています。データ処理を行い、フロント・ディレイラーとリア・ディレイラーにコマンドを送信しながら、バッテリーの充電状況を常にモニターしています。

バッテリー：
充電式のリチウムイオン・バッテリーは、3セル（12ボルト）構造を採用しています。バッテリー充電の持続時間は、変速の頻度に左右されるため、走行するルートやライディング・スタイルによってわずかな差が出てきます。ラボの試験によると、バッテリーの充電は500回以上可能で、取り付けられたフレームの寿命よりも短くなることはおそらくないでしょう。

DTI™ EPS™ V3 インターフェース

2016 バージョンの EPS™ は、以前のモデルに比べて見た目がそれほど大きく変わったわけではありませんが、市場をリードするパフォーマンスはそのままに、多くのエキサイティングな新しい機能が付け加えられました。新しい V3 インターフェースには、デザイン・アワードを受賞し、レースでも数多くの勝利を重ねたエレクトロニック・ドライブトレインの絶対的なイノベーションが組み込まれています。新しいデザインが採用され、過剰と言えるまでの有用で革新的なテクノロジーを獲得したこの小さなコンポーネントは、あなたの EPS™ 体験をさらなる高みへと引き上げます。ボディーの内部はわずかに改良されただけですが、簡単な充電方法、進化した LED 診断、ワイヤレス・テクノロジーなど新たな機能を統合し、グループセットとの連動がさらに進化しました。

- インターフェースに充電用ポートが新たに設けられ、容易な充電が可能になりました。
- ワイヤレス・テクノロジーを搭載し、EPS™ と PC / ノートブック / タブレット / スマートフォンがブルートゥース（BTLE）を通じて連携することができます。
- 新たに改良された、エアロダイナミック・デザイン
- ステムにフィットする新しい形状
- 3 方向から視認できる長い LED を配し、どんなポジションからでも情報を確認できます。
- 市場における主要なサイクル・コンピューターとの交信：
  V3 インターフェースは ANT +™ や BTLE™ コミュニケーション・プロトコルを通じてデータをサイクル・コンピューターに送信し、EPS™ グループセットの情報を適合する端末に即座に表示させることができます。

“マイ・キャンピー™ ” APP とのコミュニケーション：
PC / ノートブック / タブレット / スマートフォン（BTLE）と“マイ・キャンピー™ ” APP が交信し、EPS™ グループセットをライダー自身のセッティングにカスタマイズできるワイヤレス・システム

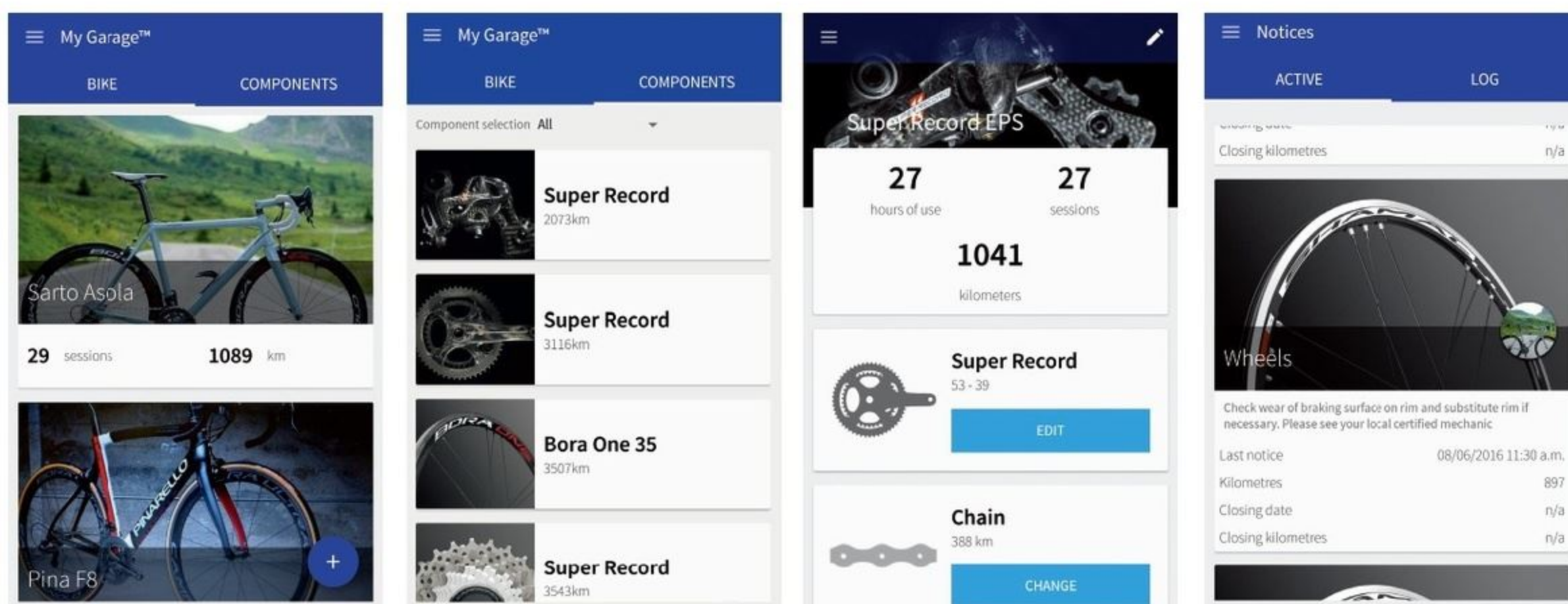
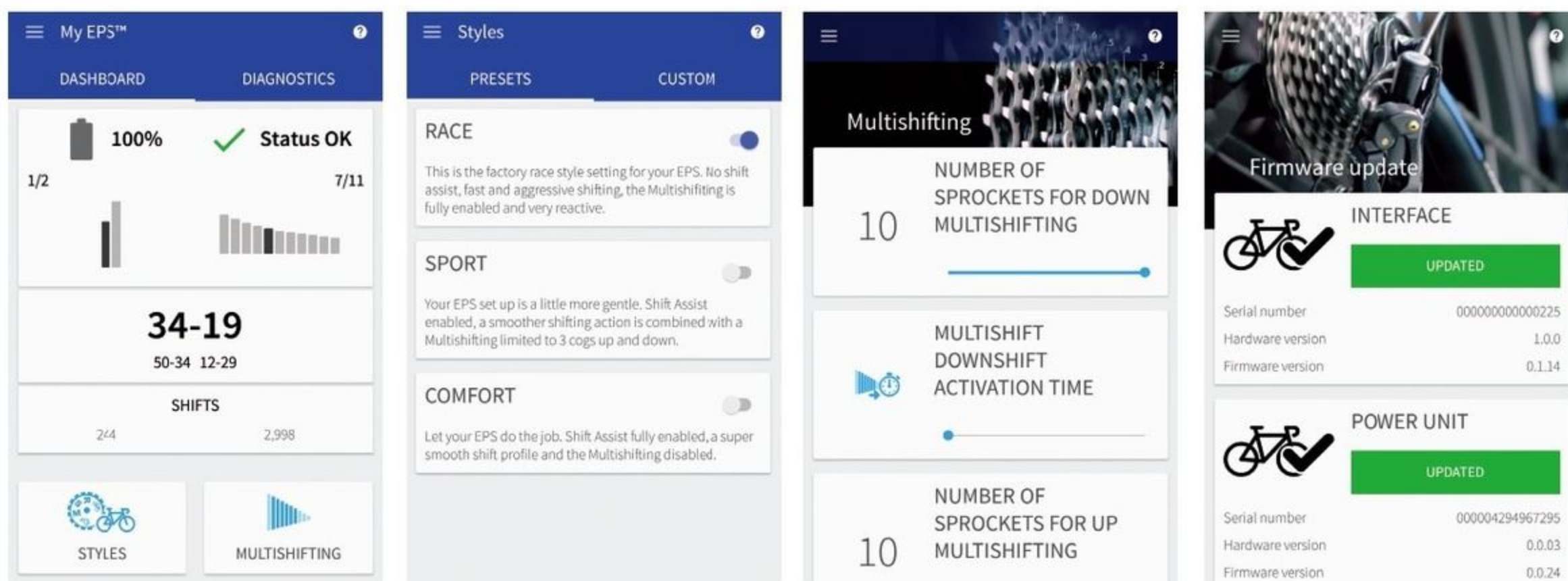
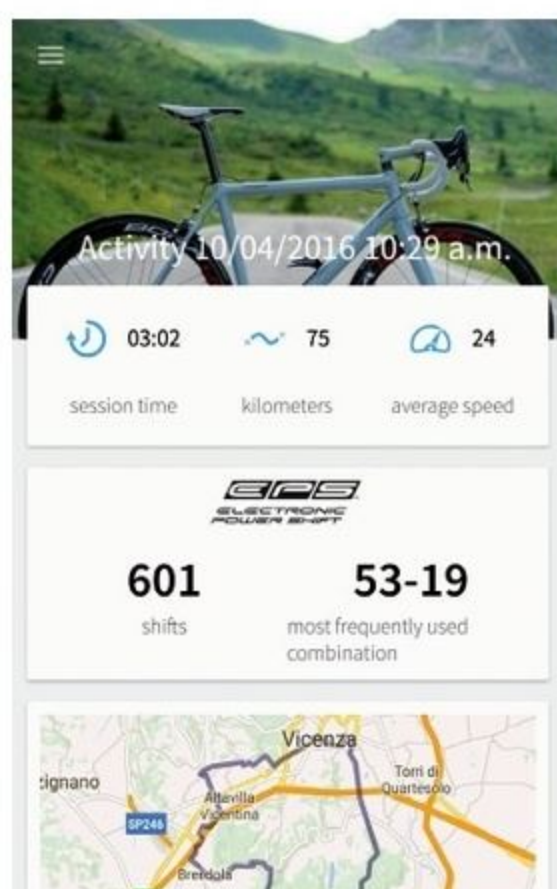
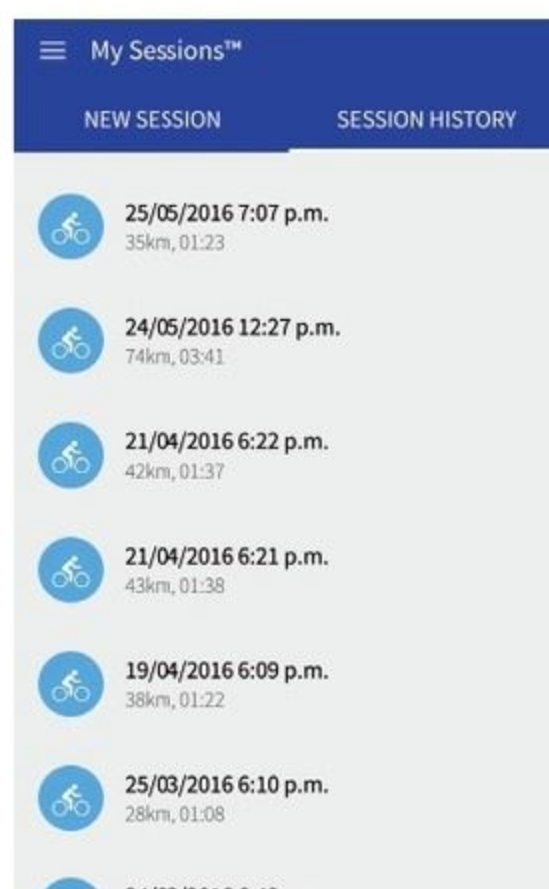
充電ポートへの容易なアクセス：
充電ポートはインターフェースの上部にあり、ラバー製カバーで守られています。

ゼロ・セッティング / ライディング・セッティング：
フロント・ディレイラーとリア・ディレイラーの初期セッティングの際、インターフェースはその受信したデータを処理します（ゼロ・セッティング）。また、乗車中でも変速の微調整を行うことができます（ライディング・セッティング）。

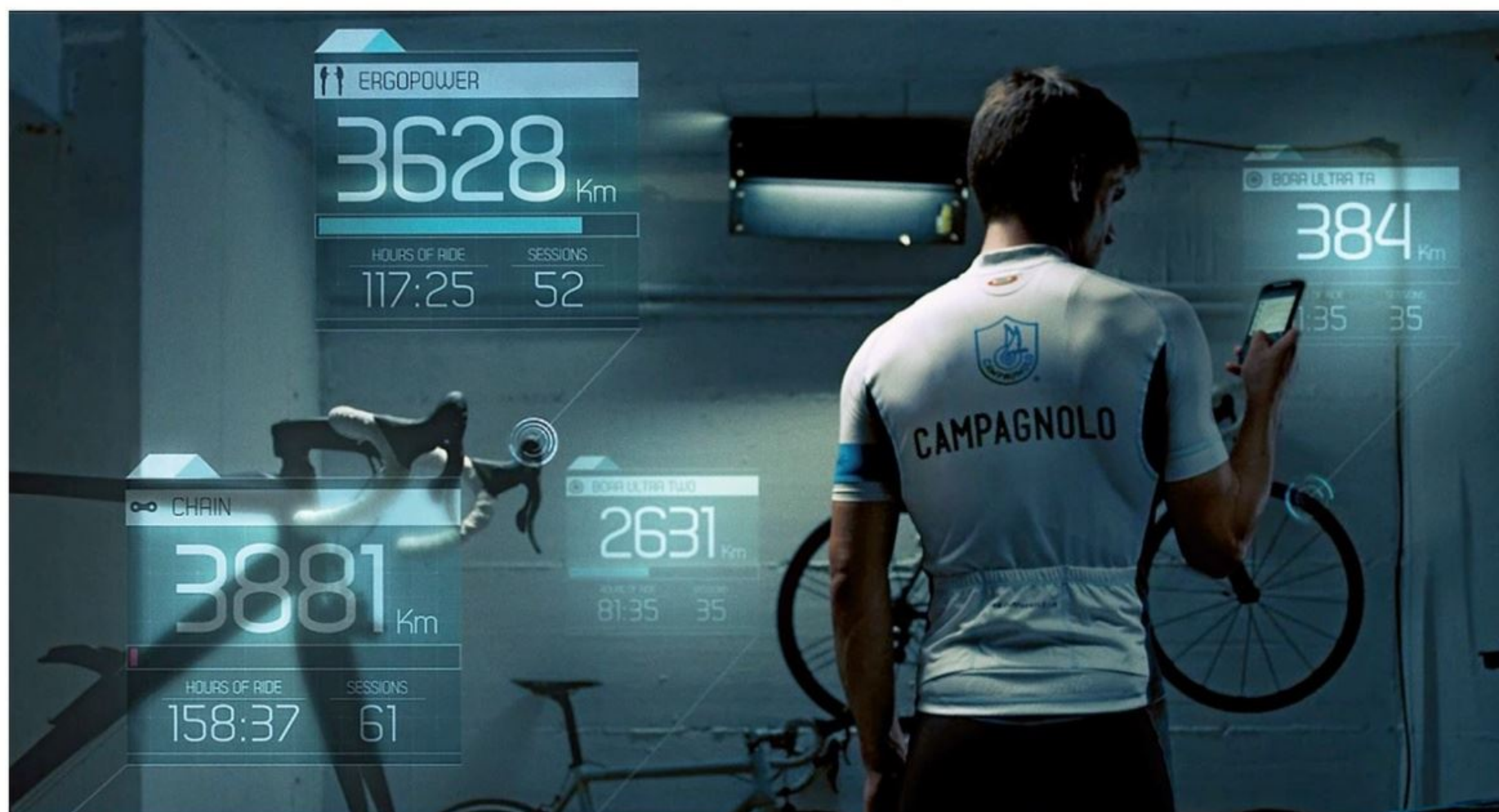
エルゴパワー™ から受け取ったアナログ信号をデジタル信号に変換し、パワー・ユニットに送信します。
エルゴパワー™ から伝達された信号は、エラーの起きない固有のデジタル・コードに変換されます。

RGB LED によって、ライダーはいつでもバッテリーの充電状況を確認できます。

グリーン：100 % ～ 60 %
グリーンの点滅：60 % ～ 40 %
イエロー：40 % ～ 20 %
レッド：20 % ～ 6 %
レッドの点滅：6 % ～ 0 %

インターフェースは、ブレーキ・ケーブル、またはハンドル・バーのどちらか好きな方に取り付けることができます。

マイ・ガレージ™ ：
所有しているコンポーネント、ホイール、チェーン、スプロケット・セットがそれぞれ何キロメートル走行したかを細かくチェックでき、適切なメンテナンスのタイミングを知ることができます。

マイ EPS™ ：
ワイヤレス・テクノロジーによって、カンパニョーロ® エレクトロニック・ドライブトレインと 360 度自由に交信することができます。コマンドとシステム・パフォーマンスを完全にカスタマイズすることが可能になり、ファーム・ウエアを簡単にインストールしたり、EPS™ コンポーネントのそれぞれの状況をリアル・タイムで自動診断することができます。

マイ・セッション™ ：
あなたのパフォーマンスや機材の選択によってそれがどのように影響されたかなどが一目で分かる、洗練された分析ツール。EPS™ V3 インターフェースの Wi－Fi 機能によって、すべてのシフト・チェンジを記録し、いつどこで、どのような状態で走行したかを知ることができます。そこから、より効率的な走りをするための提案やヒントを得ることができます。

カンパニョーロ® ワールド：
カンパニョーロ® ワールドの最新情報をアップデートしてください。レース結果、新製品情報、イベント情報などすべての情報がひとつの APP の中にあります。

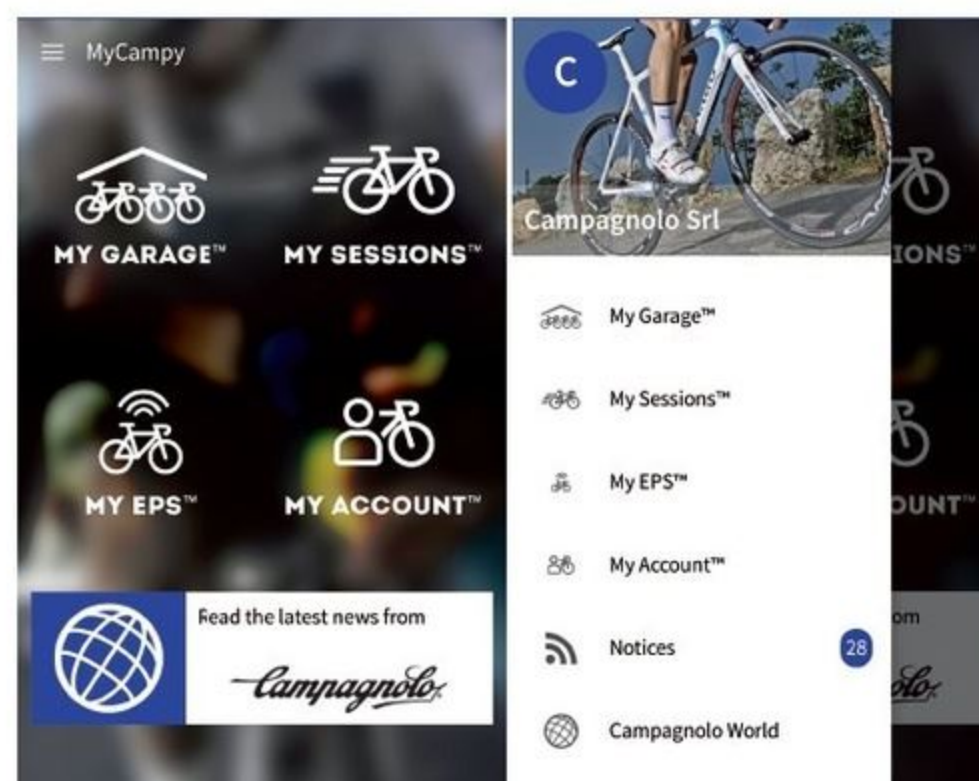
NEW

マイ・キャンピー™ APP

マイ・キャンピー™ ： 手の平の中に、あなたのサイクリング・ワールドを

80 年以上にわたる栄誉ある歴史を通じて、カンパニョーロ® は世界中の偉大なチャンピオンたちの勝利に貢献した、数えきれないほどの革新的なテクノロジーを紹介してきました。最初のクイック・リリースの発明から始まり、8 段、9 段、10 段、11 段と進化してきたトランスミッションや初めての完組ホイールセット、テンシル構造のディスク・ホイールなど豊かな製品の数々は、世界中からの称賛を一身に受けてきました。その中で唯一手に入れていないものは、実際のコンポーネントではなく、ライダーが自らのライディングやそれを向上させるためのデータを細かく管理するためのシステムでした。新しいマイ・キャンピー™ APP はそれを追い求め、そしてついに手の平の中に収めることに成功しました。

マイ・キャンピー™ APP は、走行中でも自転車を降りたときでも、あなたのライディングや機材を管理する万能のパートナーです。所有するすべての自転車やコンポーネントを記録することから、EPS™ パフォーマンスの分析、機能の完全なカスタマイズまで、新しいアプリケーションはさながらあなたの“ニュートラル・サポート” であるのと同時に、パーソナルな “サポート・ディレクター” と言えるでしょう。全方向にわたって相互に作用し、あなたのサイクリングライフを “確かなもの” にし、スマートフォンや PC、タブレット端末から簡単にアクセスすることで、あなたのカンパニョーロ® 体験をよりパーフェクトなものにします。

たくさんの役に立つ機能を利用することができます。

今すぐマイ・キャンピー™ をダウンロードし、かつてないカンパニョーロ® の世界を楽しみましょう。

グループセット

カンパニョーロ® E - ストアがスタートしました。最も知られている自転車ブランドのファンであることを証明する素晴らしい商品が数多くそろえられています。すぐにストアをチェックし、カンパニョーロ® フリーク、#thoseintheknow のひとりであることをアピールしてください。

新しい製品も続々と登場します！

CAMPAGNOLO APRON

CAMPAGNOLO T-SHIRT

CAMPAGNOLO BOTTLE

CAMPAGNOLO WALLCLOCK

カンパニョーロ ライダース・クラブ™

究極のパフォーマンス、クラス最高の耐久性、本物であることを求め、心から楽しめるサイクリング・ライフを送ることができるブランド、カンパニョーロ® を信頼するすべてのライダーのために、カンパニョーロ® は新しいクラブを立ち上げることになりました。

カンパニョーロ ライダース・クラブ™ の目的は、カンパニョーロ® が生み出す美しい製品の数々とそれが体現している真のサイクリング・カルチャーへの普遍的な愛情を共有するサイクリストのグループを作ることです。カンパニョーロ® ライダーはパフォーマンスや軽量さ、耐久性だけを期待しているのではありません。彼、または彼女たちは、それ以上のプラスアルファを表現している何かを求めています。単にギヤを動かす冷たい機械ではなく、純粋で本物のサイクリング・ソウルがにじみ出るパッションから生み出される製品を期待しているのです。ご自身の自転車にカンパニョーロ® を選択するなら、あなたも私たちの仲間です。本当のオフィシャル・クラブに入会しませんか？

カンパニョーロ E - ストア

ハッシュタグが語るように、#thoseintheknow はカンパニョーロ® を選択し、自転車に詳しい人々もカンパニョーロ® を選択します。それは、最もパフォーマンス志向で、信頼性が高く、洗練された自転車コンポーネントを手にしたいだけではなく、カンパニョーロ® が体現しているもの自体を手に入れたいからです。
純粋で本物のサイクリング・トラッドを感じることができるパッションをもって作られた製品の数々は、勝利へのアドバンテージが得られるだけでなく、ライダーがサイクリングに大いなる誇りを持ち、サドルの上で過ごす時間に価値を見出していることをアピールできます。もしあなたが同じ気持ちを共有し、サドルから降りた後も自転車へのパッションを持ち続けているなら、必ず気になる商品を見つけることができるでしょう。

Search | Newsletter | United States/English | Contacts | Login

Campagnolo

PRODUCTS | TECHNOLOGIES | RACING | SHOPS | CAMPY WORLD | COMPANY | SUPPORT | E-STORE

E-STORE

Free shipping on orders above 100 €

Home > Store

BIG THE CORKSCREW

A BIG jewel of pure Italian design and culture

FIND OUT MORE ›

CLASSIC CAMPAGNOLO CYCLING CAP - VUELTA EDITION

FIND OUT MORE ›

CLASSIC CAMPAGNOLO CYCLING CAP - TOUR EDITION

FIND OUT MORE ›

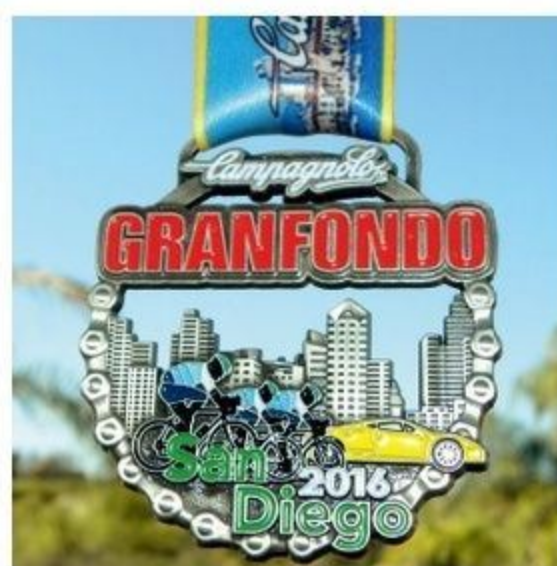
CAMPAGNOLO VINTAGE SHIELD SIGNAGE

FIND OUT MORE ›

SPOKEN HERE SIGNAGE

FIND OUT MORE ›

ニューヨーク

カンパニョーロ グランフォンド ニューヨークは、そのプレステージとスカイラインの興奮をローマと共有しています。古代のローマとモダンなニューヨーク。双方ともに力強く、世界中の愛好家の興味を引き付けます。脚の筋肉だけではなく、私たちを生かしている筋肉、エモーションの源である心臓 – ハートの科学反応を引き起こします。

サン・ディエゴ

グランフォンド カンパニョーロ サン・ディエゴは、おそらくイタリア・グランフォンドのコンセプトと精神を取り上げた、アメリカで最初に行われたイベントのひとつです。イタリア式の運営組織、ロケーション、雰囲気は、純粋なカンパニョーロ・スタイルそのものです。

カンパニョーロ グランフォンド

カンパニョーロは昔からプロ選手と“グランフォンド”ファンとともに、いつもその場所にいました。他にはない真のカンパニョーロ・スタイルを伝え、ブランドの浸透を図るために、ここ数年は３つの偉大なグランフォンドを選択しました。その大会への、皆様の個人的で、かけがえのない、素晴らしい参加に対して、ここに大きな感謝の意を表明いたします。

ローマ

グランフォンド カンパニョーロ ローマ： 永遠の都市、首都、他にはない歴史の証人、伝統、文化、独自性 – それらすべてがローマと一体化し、強い期待をもって第１回目が開催されました。５年目となる前回も世界中から多くのライダーが集まり、大成功の内に幕を下ろしました。間違いなく、最高の経験に加えて、他にはないエモーションがそこにはあります。

2016 UCI 女性チーム

エール・チッポリーニ

ウイグル HIGH 5

近年の女性自転車ロードレースの盛り上がりには目を見張るものがあります。プロフェッショナル、アマチュアともに豊かな才能にあふれ、さながらショーケースのようです。
カンパニョーロ® は女性チームの活動に大きな価値を見出し、実力のある女性ライダーのサポートを行ってきました。これからもカンパニョーロ® 製品を選択した類まれなアスリートたちに素晴らしいテクニカル・アドバンテージを提供していきます。

チーム	国	フレーム
エール・チッポリーニ	イタリア	チッポリーニ
ウイグル HIGH 5	イギリス	コルナゴ

2016 UCI コンチネンタル・チーム

KSPO

ストロングマン
カンパニョーロ・ウイリエール

スペシャル・ナショナル・チーム：
チーム・ルワンダ・サイクリング

チーム	国	フレーム
KSPO	韓国	ビアンキ
ストロングマン・カンパニョーロ・ウイリエール	コロンビア	ウイリエール
チーム・ルワンダ・サイクリング	ルワンダ	ピナレロ

エキップ・シクリスタ アルメー・ド・テール

JLT コンドル

キナン・サイクリング・チーム

チーム	国	フレーム
エキップ・シクリスタ・アルメー・ド・テール	フランス	チッポリーニ
JLT コンドル	イギリス	コンドル
キナン・サイクリング・チーム	日本	ヨネックス

クリスティーナ・ジュエリー プロ・サイクリング

ダミーコ・ボッテキア

チームとのダイレクトな協力体制の下、カンパニョーロ® は次世代のワールド・クラス・ライダーに、パフォーマンスというアドバンテージを提供しています。

チーム	国	フレーム
クリスティーナ・ジュエリー・プロ・サイクリング	ドイツ	レヴェン
ダミーコ・ボッテキア	イタリア	ボッテキア

アドリア・モービル

アモーレ & ヴィータ
セラ SMP

カンパニョーロ® は数多くのコンチネンタル・チームをサポートしていることに誇りを持っています。製品のテクノロジー、イノベーション、そしてパフォーマンスは、数えきれない国々や大陸の幅広いライダーたちのたゆまぬ努力を支えています。

チーム	国	フレーム
アドリア・モービル	スロヴェニア	スペシャライズド
アモーレ & ヴィータ – セラ SMP	ウクライナ	チッポリーニ

2016 UCI プロ・コンチネンタル

バルディアーニ CSF

バルディアーニ – CSF プロ・チームは、**ニコラ・ボエム、アドアルド・ザルディーニ、ソニー・コルブレッリ**といったイタリアの若手ライダーを育成することを目的にチームを構成し、大きなレースで勝利するための努力を続けています。選手、スタッフ、スポンサーまですべてイタリア人の若いチームは、正確で素早い変速性能を発揮し、チームを勝利へと導くカンパニョーロ®テクノロジーを信頼し、日々戦っています。

ガスプロム・ラスヴェロ

ガスプロム・ラスヴェロ・チームは**ロシア・グローバル・サイクリング・プロジェクト**の一部であり、その目標はロシア人の才能を育成し、ロシアに自転車スポーツを普及させることです。また、世界のレース・サーキットで結果を残し、ロシアのイメージを向上させることです。チームは大きな飛躍を目指しながら、5 年目のシーズンに突入しました。**ロマン・マイキン、セルゲイ・フィルサノフやエフゲニー・シャルノフ**といった若手ライダーを中心に、男子チーム、女子チームともにカンパニョーロ®コンポーネントを装着したコルナゴを駆り、これからも確実に結果を残していくことでしょう。

NIPPO – ヴィーニ・ファンティーニ

チーム NIPPO – ヴィーニ・ファンティーニは、**エドワード・グロス、ピエールパオロ・デネグリ、ダミナーノ・クネゴ**らとともに、重要なアジア・レースだけでなく、ヨーロッパのレースでもその力を見せつけています。

2016 年、チームはカンパニョーロ®をフル装備したデ・ローザのプロトスを駆り、昨シーズン勝ち取った数多くの勝利を上回ることを目指しています。

アスタナ・プロ・チーム

昨シーズンから最もパワフルなチームのひとつであるアスタナ・プロ・チームは、2016 年、チーム・メンバーの構成をさらに強化してきました。
ヴエルタ 2015 でのファビオ・アルの素晴らしい成功や 2016 年ジロ・デ・イタリアでのヴィンチェンツォ・ニーバリの勝利を始め、チームは今年も昨年を上回る結果を出そうとしています。
ヴィンチェンツォ・ニーバリ、ヤコブ・フグルサング、リーウ・ウエストラ、ラース・ボームや他のチームメートは、カンパニョーロ® EPS™ ドライブトレインのパフォーマンスを信じ、ジロ – ツール ダブル制覇という偉業達成を目標に素晴らしいシーズンを送ることでしょう。

ロット – ソウダル

ロット・ソウダルはカンパニョーロ®製品を装着し、最高レベルのレースを戦っています。**100 を超える勝利を達成したアンドレ・グライペル**は、チームの偉大なトレインと、カンパニョーロ® EPS™ とボーラ™ ホイールのアシストを受け、これからもスプリントの歴史を刻んでいくことでしょう。

ベスト・チームはカンパニョーロ® を選択します

80 年以上にわたってカンパニョーロ® 製品のクオリティーは、コッピやジモンディー、メルクス、インデュラインのようなビッグ・ネームとともに、数えきれない勝利を重ねてきました。今日もなお、2013 ジロ・デ・イタリアと 2014 ツール・ド・フランスの勝者、ヴィンチェンツォ・ニーバリ、2014 / 2016 ジロ・デ・イタリアの勝者、ナイロ・キンタナといった現代レース界のスターと共に、ここにあります。
2016 シーズン、再び最高のライダーたちは、素晴らしいクオリティーとトップ・クラスのパフォーマンスを誇るイタリア・ブランドを選択します。
カンパニョーロ® を選んだ様々なレベルのチームは、それぞれのレースで勝利を重ねていくことでしょう。カンパニョーロ® のコンポーネントは、テクノロジー、信頼性、パフォーマンスの点で、必ず大きな貢献を行うに違いありません。

2016 年、UCI ワールド・ツアーが 3 チーム、UCI プロフェッショナル・コンチネンタル・チームが 3 チーム、UCI コンチネンタル・チームが 12 チーム、UCI 女子チームが 4 チーム、その他にも多くのチームがカンパニョーロ® 製品を採用しています。

モヴィスター

2015 シーズン、数多くの勝利を重ねた最強の自転車チームが、2016 年もカンパニョーロ® ファミリーに戻ってきました。カンパニョーロ® は、競争力のある最新のコンポーネントを作り上げ、チームに供給することを誇りに思っています。モヴィスターとそのゼネラル・マネージャーであるエウセビオ・ウンスエは、長い期間カンパニョーロ® と素晴らしい関係を築いてきましたが、これからもその成功という歴史的なリストにカンパニョーロ® を付け加えていくことでしょう。しかし、2 シーズン前に勝ち取った **UCI ワールド・ツアー・ランキング第一位**という実績を再び手にすることは決して簡単なことではありません。2016 年の選手リストには、**アレハンドロ・バルベルデやナイロ・キンタナ、アレックス・ダウセット**といった素晴らしい名前があります。彼らはカンパニョーロ® EPS™ とハイ・パフォーマンス・ホイールを駆り、明確なゴールに向かって日々戦いを続けています。

目 次

ジロ・デ・イタリア 2016

1st　ヴィンチェンツォ・ニーバリ（アスタナ・プロ・チーム）

3rd　アレハンドロ・バルベルデ（モヴィスター・チーム）

JPN

2017

バイシクルクラブ１月号特別付録